Ein Beitrag zur Siedlungsgeographie der östlichen deutschen Ostseeküste

Inaugural-Dissertation,

der hohen philosophischen Fakultät der Landesuniversität
ROSTOCK

zur Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt von

ACAD.
LUNDBAT.
BIBL.

Werner Nolting
aus Hannover

Stuttgart
Druck von Strecker & Schröder
1909

Referent: PROF. W. ULE

Inhaltsverzeichnis

Seite

Einleitung 1

I. Geographische Schilderung des Gebietes 4
a) Die westpreußische Ostseeküste 4
b) Die Küste des Frischen Haffes 10
c) Die Ostseeküste des Samlandes 17
d) Die Küste des Kurischen Haffes 19
e) Die östlichste deutsche Ostseeküste 25
f) Die Nehrungen 25
1. Die Frische Nehrung 27
2. Die Kurische Nehrung 29

II. Der Einfluß der geographischen Bedingungen auf die Entstehung der Siedlungen 33

III. Die geographischen Bedingungen der Entwicklung der einzelnen Siedlungen 46
A. Allgemeines 46
B. Die Städte 47
C. Die Dörfer 63
I. Die Fischerdörfer 64
II. Die Seebadeorte 68
III. Die Bernsteinsiedlungen 70
IV. Siedlungen mit sonstigen vom Meere abhängigen Erwerbszweigen 72
D. Die Einzelsiedlungen 72

Schluß. Zusammenfassung der Ergebnisse 74
Lebenslauf 77

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41551526_0110

Einleitung.

Das Gebiet, dem die folgenden Untersuchungen gewidmet sind, umfaßt die west- und ostpreußische Küste. Dabei soll der Begriff der Küste weiter als in der landläufigen Meinung gefaßt werden. Nach Ratzel[1] ist die Küste nicht lediglich die Grenze des Meeres gegen das Festland, nicht nur eine Umrißlinie der Landmassen, sondern neben dieser Abgrenzung zugleich auch eine Vermittlung des Wechselverkehrs zwischen Land und Wasser. So wird die Küste aus einer Schranke zu einer Schwelle, aus einer Grenzlinie zu einer Grenzzone. Daß die Bedeutung des Meeres weiter reicht als bis an die Küstenlinie, sehen wir schon an der Lage der großen Seehandelsstädte unseres Gebietes, wie Danzig und Königsberg, die nach der herkömmlichen Fassung des Begriffes Küstenlinie hinter dieser liegen würden. In der vorliegenden Arbeit ist daher der Begriff der Küste so weit gefaßt, als sich an den in Frage kommenden Siedlungen der Einfluß des Meeres deutlich nachweisen läßt. Die innere Grenzlinie ist dabei in der Weise festgelegt, daß als Grenzmarken die am weitesten in das Inland vorgeschobenen Fischer- und Seehandelssiedlungen aufgesucht sind. Die Küstenzone unseres Gebietes würde bei dieser Auffassung dann folgendermaßen verlaufen.

Vom Fußpunkte der Halbinsel Hela ab fallen zunächst in diese Zone nur die am Rande des Festlandes gelegenen Siedlungen. Aber schon mit Neustadt als Fischversandort springt diese weit in das Inland vor, zieht wieder bis Danzig dicht

[1] Vgl. Ratzel, Anthropogeographie I 228 ff.

an der See entlang und erlebt in dieser Siedlung eine zweite Ausbuchtung. Hinter Danzig bildet sie wieder einen schmalen Gürtel, der sich nur in der Stadt Tiegenhof weiter in das Inland ausdehnt. Unregelmäßiger wird ihr Verlauf an der westlichen Haffküste. Hier bilden die Grenzorte die Siedlungen Kobbelkamp, Laschke, Stobbendorf, Neustädterwald, Stuba und Zeyer. Den südlichsten Grenzpunkt stellt Elbing dar. Weiter östlich wird eine größere Einflußsphäre des Wassers schon durch das nahe Herantreten der Trunzer Höhen an das Ufer verhindert, so daß hier nur die äußersten Küstensiedlungen in unser Gebiet fallen. Mit dem Zurücktreten der Höhen erweitert sich auch die Zone allmählich wieder bis Braunsberg. Von dort zieht sie sich wieder parallel zum Haffufer hin, umschließt den Kahlholzer Haken und dringt nur in dem fischereiberechtigten Gute Rippen über 5 km landeinwärts ein. Weiter östlich umfaßt sie nur die nächsten Küstensiedlungen und erfährt erst wieder in Königsberg eine weite Ausbuchtung. Auf der rechten Seite des Pregel sind zunächst die äußersten Grenzpunkte die Güter Metgethen und Margen. Auf der übrigen Strecke der Haffküste fallen nur die unmittelbaren Küstensiedlungen in unser Gebiet. Ebenso reicht der Einfluß des Meeres auf das Samland nicht über die nächsten Ortschaften hinaus, da hier eine schwer zugängliche Steilküste die Wechselbeziehungen zwischen Wasser und Land verhindert. Auch auf dem Südufer des Kurischen Haffes läßt sich ein Einfluß des Wassers nur bei den nächsten Küstensiedlungen nachweisen. Der Grund ist hier sicher in dem sumpfigen und daher schwer zugänglichen Ufergelände zu suchen. Weiter in das Innere zieht sich deshalb die Küstenzone nur mit der Stadt Labiau. Bis zum Memeldelta läuft sie dann in einem schmalen Gürtel mit dem Ufer parallel. Aber hier erfährt sie eine außerordentliche Verbreiterung; denn in ihren Bereich fällt das weit im Innern gelegene Tilsit. Auch Ruß und Heydekrug zeigen den Einfluß des Wassers. Im übrigen Deltagebiet der Memel kommen aber nur die unmittelbaren Küstensiedlungen in Betracht. Eine Verbreiterung erfolgt wieder mit der Windenburger Spitze. Die Grenzmarke bildet hier das Dorf Rautzen. Weiter nach Norden zu zieht sich dann die Zone längs des

Haffufers hin, buchtet sich aber noch einmal in dem fischereiberechtigten Gute Prökuls bis auf 7 km aus. Weiterhin umfaßt sie bis zur russischen Grenze nur noch die Ufersiedlungen.

Der Zweck dieser Arbeit ist nun, die geographischen Entstehungs- und Entwicklungsbedingungen der in diese Küstenzone fallenden Siedlungen zu untersuchen.

I. Geographische Schilderung des Gebietes.

Das Gebiet der vorliegenden Untersuchung umschließt die Küste der weiten Danziger Bucht, die in einem sanften Bogen die östlichste Strecke der Deutschen Ostseeküste von Hela bis Memel bildet. Durch die weit in das Meer vorspringende Halbinsel des Samlandes wird sie in zwei deutlich unterscheidbare Abschnitte geteilt: die Danziger Bucht im engeren Sinne und die Memeler Bucht. Hinter beiden liegen weite Strandseen, das Frische und das Kurische Haff. Von der See sind diese nur durch schmale Landzungen, den Nehrungen, die sich nach beiden Seiten girlandenartig an das Samland hängen, getrennt. Die einzige Verbindungsstelle ist ein jedesmal am östlichen Ende befindliches wenige hundert Meter breites Tief.

a) Die westpreußische Ostseeküste.

Den westlichen Abschluß der Danziger Bucht und damit unseres Gebietes bildet die Halbinsel Hela. Diese setzt die südöstliche Streichrichtung der pommerschen Festlandküste noch 36 km weit in die Danziger Bucht hinein fort. Mit dem Festlande hängt sie durch eine nur 500 m breite Nehrung zusammen. Erst an ihrem Südostende verbreitert sie sich kolbenartig und erreicht bei dem Dorfe Hela ihre größte Breite von 3 km. Die Seehöhe beträgt durchschnittlich nur $1^1/_2$ m, dagegen erheben sich die Dünen bis zu einer Höhe von 16 m. Die Landschaft macht längst nicht den traurigen Eindruck, den man sonst von einer Nehrung erwartet. Fast überall finden sich kleine Wäldchen von Erlen, Kiefern und Weiden, sog. Plantagen. Ausgedehnterer Kiefernwald erstreckt sich allerdings nur über die Südostspitze.

Wichtig ist die Halbinsel für den Danziger Hafen, für den sie geradezu eine Lebensfrage bildet, „einmal weil dieselbe der

Danziger Reede gegen Nordwestwinde Schutz bietet, dann aber auch, weil sie die starke ostwärts gerichtete Küstenströmung über Danzigs Hafen nach Osten hinausleitet und diesen so vor Versandung schützt."[1]

Besiedelt ist die Landzunge durch die fünf Dörfer Hela, Danziger Heisternest, Putziger Heisternest, Kußfeld und Ceynova.

Die wichtigste Siedlung ist unstreitig das an der Spitze gelegene Hela. Es ist heute ein kleines Fischerdorf. Ich glaube aber der Angabe Hahns, Die Städte der norddeutschen Tiefebene, Forsch. I 152: „Wahrscheinlich ist die öfters wiederholte Angabe, das heute sehr unbedeutende Hela sei einst eine große Handelsstadt gewesen, eine ebenso grundlose Sage wie die Tradition von Vineta und ähnliche verkehrsgeographische Mythen," widersprechen zu müssen; denn schon am 17. August 1378 wurden dem Orte durch Winrich von Kniprode Stadtrechte verliehen[2]. Dies läßt darauf schließen, daß Hela doch einige Wichtigkeit erlangt haben muß. Die Blüte war allerdings nicht von langer Dauer. Im Laufe des XV. Jahrhunderts sank die Bedeutung des Ortes schnell. Innere und äußere Streitigkeiten verzehrten seine Kräfte. Den Todesstoß gab der Stadt vor allem der Untergang des Ordens, der sie durch Privilegien und Rechte ausgezeichnet hatte, und das Emporblühen Danzigs. So sank Hela von einer Stadt mit lebhaftem Verkehr und Handel zu einem armseligen Fischerdorf herab. Ein Ministerialerlaß vom 17. Juli 1872 entschied, daß „die Ortschaft Hela unzweifelhaft als eine zu Recht bestehende Landgemeinde anzusehen sei". Damit war Hela wieder das geworden, was es war, als es zum erstenmal aus dem Dunkel der Geschichte auftauchte[3].

Alle Siedlungen auf der Halbinsel mit Ausnahme des Rittergutes Ceynova sind Fischerdörfer.

Den von der Halbinsel Hela und der Küste des Festlandes eingeschlossenen Teil der Danziger Bucht bildet das Putziger Wiek. Hier springt der pommersche Landrücken an einzelnen

[1] Friedrich, Die Dichte der Bevölkerung im Regierungsbezirk Danzig. Königsb. Diss. 1895.

[2] Danz. Comt. Buch. fol. 241.

[3] Vgl. Prutz, Gesch. d. Kreises Neustadt 192. Girth, Hela. Danz. 1891.

Stellen bis unmittelbar an das Meer vor. Dazwischen schieben sich breite sumpfige Mulden ein. Hierdurch erhalten diese Anhöhen, oder, wie sie an Ort und Stelle genannt werden, „Kämpen“ einen fast inselartigen Charakter. Diese Folge von Höhe und Tal bedingt auch die Gestaltung der Küste; denn es wechselt Steilküste mit sumpfigen Niederungen, die dann meistens durch Dünenketten vom offenen Meere getrennt sind.

Am Fuße der Putziger Nehrung, wie die Halbinsel Hela auch genannt wird, liegt vor dem Nordende der Schwarzauer Kämpe das Dorf Großendorf. Hart am Strande, wo die Kämpe mit ihrem Steilabfalle fast unmittelbar an die See herantritt, findet sich dann das Kirchdorf Schwarzau. Bei Gnesdau senkt sich die Steilküste zu einer Sumpfniederung, die von dem Plutnitzflüßchen durcheilt wird. Am Südrande dieses Bruches liegt das Städtchen Putzig. Sicher ist in seiner Lage als Brückenort der Grund für die verhältnismäßig frühe und große Entwicklung des Ortes zu suchen; denn von hier aus wurde der Übergang von der Niederung zur Schwarzauer Kämpe bewerkstelligt. Wichtig ist der Putziger Hafen für die umliegenden Siedlungen, da von hier aus eine regelmäßige Dampferverbindung die Fischanfuhr nach Danzig vermittelt. Unmittelbar südlich von Putzig zieht sich die Putziger Kämpe mit niedriger Steilküste bis nach Oslanin hin. Auf einem Küstenvorsprunge liegt kurz vorher noch das Gut Rutzau. Hinter Oslanin erstreckt sich dann bis Brück das durch den Rhedafluß und seinen Nebenarm, den Stremming, entwässerte große Brücksche Bruch. Weit im Innern liegt hier an der Rheda zwischen dem pommerellischen Landrücken und den nördlichen Vorstufen die Kreisstadt Neustadt. Der Verkehrsstraße, die schon jahrhundertelang die Rheda-Lebasenke benutzte, ist jetzt die Eisenbahn gefolgt. Auf einem weit in die See vorspringenden Haken findet sich das Dorf Rewa. Am Südrande des ausgedehnten Bruches liegen dann Brück und Mechlinken. Die folgende Oxhöfter Kämpe ist durch die Güter Pierwoschin, Amalienfelde, Oblusch und auf dem äußersten Vorsprunge durch die Siedlung Oxhöft besiedelt. Südlich von Oxhöft fällt die Kämpe steil zu dem Kilauer Bruch ab. Eine Dünenkette trennt das Meer von dem niedrigen Festlande. Erst wo das Gelände allmählich wieder ansteigt, finden

wir das erste Dorf Gdingen. Weiter südlich liegen schon im Bereiche des pommerellischen Landrückens die Siedlungen Hoch-Redlau, Klein-Katz und Koliebken. Malerisch ist an der „deutschen Riviera“ im Hintergrunde des Landrückens das Weltbad Zoppot gelegen. Gleich hinter dieser Siedlung zieht sich der Landrücken immer weiter von der See zurück. In der hierdurch gebildeten Ebene liegen die Badeorte Glettkau und Brösen, die sich aber nicht über lokale Bedeutung erheben.

Die wichtigste Siedlung ist naturgemäß Danzig. Verschiedene Gründe sind es, die der Stadt zu ihrer jetzigen Bedeutung verholfen haben. Danzig ist zu gleicher Zeit Randstadt, Mündungsstadt und Festung.

Die typische Lage Danzigs als Randstadt hat Hahn a. a. O. 136 so treffend dargestellt, daß ich mich mit der Wiedergabe seiner Ausführungen begnüge:

„Unmittelbar westlich von Danzig erheben sich ansehnliche Hügel, auf denen ein Teil der wichtigen Danziger Festungswerke errichtet ist. Die Stadt liegt genau an der nordöstlichen Ecke des ganzen Hügellandes, welches den Lauf der Weichsel begleitet hatte und sich von Danzig ab im allgemeinen der Meeresküste parallel nach Nordwesten wendet. Östlich und südöstlich von Danzig dehnen sich sofort die weiten, von Weichsel und Mottlau durchzogenen Ebenen des Werders aus. Nördlich von der Stadt beginnen die hier und da mit Waldung bedeckten Sandfelder und Dünen der Küste. Da die eigentliche Stadt Danzig nur einen kleinen Raum einnimmt, ziehen sich hier, wie bei allen Festungsstädten, Vorstädte weit hinaus. Sie liegen teils südlich von der Stadt am Rande des Hügellandes (Petershagen, Alt-Schottland und das weit entfernte, aber noch zum Stadtkreise gehörende St. Albrecht), teils nordwestlich an der Fortsetzung des Höhenabfalles (Neu-Schottland, Langfuhr), teils ziehen sie sich in Talrinnen zwischen den Hügeln bergan (Neugarten, Schidlitz, Teile von Langfuhr). In der Niederung liegen durchaus keine eigentlichen Vororte Danzigs, ebensowenig in den Dünengegenden, dagegen hat die Stadt hier einen großen Teil ihres Grundbesitzes (Danziger Rieselfelder östlich von Weichselmünde, Waldungen auf der Danziger und Frischen Nehrung weiter nach Osten reichend). So ist die Stadt am

Rand ihrer sichernden Höhen den Gefahren der Niederung fast gänzlich entrückt, vermag aber die Ebene gut zu übersehen und einen Teil derselben für sich auszunutzen."

Danzig liegt aber nicht nur am Rande der Höhenzüge und vermittelt so den Verkehr zwischen Niederung und Höhe, sondern auch an der Übergangsstelle von Land- und Seeverkehr, an der Mündung eines großen, weithin schiffbaren Stromes und ist daher auch ausgesprochene Mündungsstadt. Allerdings liegt die Stadt nicht unmittelbar an der See, da die Gestaltung des Geländes und die Sicherheit ein gewisses Fernbleiben von der See erheischten. „Gleichwohl liegt die Stadt dem Meere noch so nahe, daß ihre Türme als Seezeichen benutzt werden können."[1]

Bei den ungeheuren Wassermengen, die die Weichsel dem Meere zuführt, war die Schiffahrt häufig durch Versandung gefährdet. Außerdem bildete der Eisgang für die Siedlungen in der Niederung eine ständige Bedrohung. Um diesen Übelständen abzuhelfen, waren umfangreiche Wasserregulierungen nötig. „Durch Strombauten an der Montauer Spitze wurde die Wasserführung der Weichsel auf Kosten der Nogat stark vermehrt, so daß jetzt zwei Teile des Wassers dem ersteren und nur einer dem zweiten Arme zufließen. Der kurz vor der Küste nach Westen umbiegenden Weichsel wurde durch den Durchstich bei Siedlersfähr eine gerade Ausmündung gegeben, wodurch die Gefahren des Eisganges für die untere Weichselniederung stark vermindert worden sind. Der nach Westen führende Teil der Weichsel wurde mittels Kupierung zu einem toten Arm gemacht, dafür aber Danzig durch einen Kanal mit der Weichsel verbunden, der bei Siedlersfähr in die letztere mündet. Durch diesen Kanal ist Danzig der Endpunkt für die Flußschiffahrt, durch den toten Arm der Weichsel und die in diesen mündende Mottlau steht es in Verbindung mit der offenen See."[2]

[1] Hahn a. a. O. 151.

[2] Reinhardt, Die wichtigsten deutschen Seehandelsstädte, Forsch. XIII 459. Surau, Der Dünendurchbruch der Weichsel bei Neufähr i. J. 1840 und die Entwicklung der neuen Weichselmündung 1840—90, Zeitschr. f. Bauwesen 1892. Vgl. auch Bindemann, Die Veränderungen der Mündungsarme der Weichsel, Verhandl. des XV. deutschen Geographentages.

Den Hafen Danzigs bildet die vertiefte und erweiterte Mottlau, die tote Weichsel und ein 1871 angelegtes Hafenbecken; weiterhin dann die Danziger Reede[1].

Infolge der Abkürzungen des Stromlaufes der eigentlichen Weichsel ist der Elbinger Weichsel die Hauptmenge des Wassers entzogen, da die Danziger Weichsel durch den kürzeren Weg zum Meere das größere Gefälle und die stärkere Strömung erhalten hat. Hierdurch ist aber die Elbinger Weichsel derartig versandet, daß sie zur Schiffahrt völlig unbrauchbar geworden ist. Um nun den Wasserweg von Danzig zum Frischen Haff zu erhalten, hat man oberhalb der Abzweigung der Elbinger Weichsel einen Kanal nach dem Flecken Tiegenhof angelegt und von hier aus den in das Haff mündenden Tiegefluß kanalisiert. Auf diese Weise ist durch den Haff-Weichselkanal die gestörte Wasserverbindung wiederhergestellt.

Durch den neuen Durchbruch der Weichsel ist jetzt auch der Nogat die Hauptmenge des Wassers entzogen, so daß schon der Gedanke an eine gänzliche Kupierung dieses immer mehr verlandenden Weichselarmes ernstlich erwogen ist.

Die von der See entfernte Lage Danzigs machte die Anlage von Vorhäfen notwendig. Als solche sind Neufahrwasser und das befestigte Weichselmünde entstanden. Etwas westlicher liegt das Seebad Westerplatte auf einem Gelände, das durch Anhäufung des von der Weichsel mitgeführten Sandes entstanden ist.

Das Gebiet östlich von Weichselmünde wird wegen seiner Ähnlichkeit mit den Nehrungen als Danziger Nehrung bezeichnet. Und in der Tat finden wir auch eine außerordentliche Übereinstimmung mit diesen einzigartigen Landschaften. Fast ununterbrochen ziehen schon hier die Sanddünen längs des Meeresstrandes hin. Hinter ihnen liegen die Siedlungen, die häufig wegen des unaufhaltsamen Vorrückens des Sandes verlegt werden mußten. Erst in neuerer Zeit ist man diesem Wandern der Dünen durch Bepflanzung erfolgreich entgegengetreten.

Ungefähr in der Mitte zwischen Weichselmünde und Neufähr liegt das kleine Seebad Heubude. Östlich von Neufähr

[1] Die Seehäfen des Weltverkehrs 822, Wien 1891.

erreichen die Dünen schon bald eine Höhe von 20—21 m. Bei dem weit ausgedehnten Dorfe Pasewark beginnt dann der bewaldete Teil der Nehrung, meist Kiefernhochwald, der sich fast ununterbrochen über die Frische Nehrung bis Kahlberg hinzieht. Im Südosten fängt schon die ausgedehnte Deltabildung der Elbinger Weichsel an. Kobbelgrube und Stutthoff sind hier die beiden östlichsten Siedlungen des Festlandes.

Eine Eisenbahnlinie von Danzig bis Stutthoff vermittelt den Verkehr längs der Küste. Eine Stichbahn von Steegen über Fischerbabke, Tiegenhagen nach Tiegenhof hat dieser Ortschaft rasch zu steigender Bedeutung verholfen. Namentlich liegt der Fischversand dieser Gegend ganz in den Händen Tiegenhofs.

b) Die Küste des Frischen Haffes.[1]

Das Frische Haff[2] ist bei einer Ausdehnung von 861,54 qkm doch von außerordentlich geringer Tiefe. Der Boden fällt gleichmäßig nach der Mittellinie zu ab. Die Tiefe beträgt in der Haffmitte vor den Nogatmündungen etwa 2 m, bei Tolkemit 3 m, bei Braunsberg 4 m, erst in der Nähe des Pillauer Tiefs liegt eine kleine Strecke 5 m unter dem Wasserspiegel. Diese geringe Tiefe mag ein Hauptgrund für den verhältnismäßig wenig großen Fischreichtum sein, da die häufigen Weststürme das seichte Wasser bis zum Grund aufrühren und so das Pflanzenleben auf dem Boden stören und die Tiere teils töten, teils verjagen. Dabei versandet das Haff durch die Anschwemmungen der Nogat und der Elbinger Weichsel immer mehr. Immer neue Deltainseln bilden sich, wie ein Vergleich mit älteren Karten zeigt. Der Pflanzenwuchs schiebt sich natürlich hier auch am weitesten vor. Bei dem Ostwinkel bei Elbing drängt er sich allmählich zu einem schmalen Gürtel zusammen

[1] Das Frische Haff hat seinen Namen von der Eigenschaft seines Wassers; denn weil die Haffe durch die in sie einmündenden Flüsse ausgesüßt sind und Süßwasser (früher „Frisch-Wasser“ genannt, wie noch heute im Englischen) enthalten, wurden sie frische Haffe genannt. Diese Bezeichnung ging dann als Eigenname auf das eine Haff über. Die Namen Haff = Meer und Wiek = Bucht erinnern an den skandinavischen Seeverkehr.

[2] Vgl. Braun, Das Frische Haff, Zeitschr. f. Gewässerkunde VII 146 ff.

und begleitet das Ufer fast ohne Lücken, während auf der Nehrungsseite das Ufer von Kahlberg ab strichweise gänzlich unbewachsen ist. Auf dem Grunde bilden besonders im Frühling große Wiesen von Fadenalgen ein Hindernis für die Fischerei, da sie die Netze verstopfen und in Unordnung geraten lassen.

Der südwestliche Rand des Haffes wird ganz von den sumpfigen Weichsel- und Nogatmündungen gebildet. Er ist daher auch wegen des morastigen Untergrundes erst in größerer Entfernung vom Ufer stärker besiedelt. Nur wo einzelne Erhöhungen die Niederung überragen und dadurch einen trockenen Wohnplatz gewähren, finden wir vereinzelte Siedlungen, wie Kobbelkamp und Laschke. Ganz an das Haff vorgeschoben liegen auf neueren Anschwemmungen die beiden Ansiedlungen Grenzdorf A und B. Erst wo der Boden allmählich sandiger und höher wird, nähern sich die Siedlungen auch wieder etwas dem Wasser, das ja ihre Hauptnahrungsspenderin ist. Allerdings umgehen die geschlossenen Ortschaften, wie Stuba und Zeyer, auch wieder die Nogatmündungen, aber die vielen Deltainseln sind doch wegen des sandigen Untergrundes mit zahlreichen Einzelgehöften übersät.

Südöstlich von der Nogatmündung liegt an den Randhöhen des Drausenbeckens als wichtige Industriestadt Elbing. Im Osten durch die Höhen, im Süden und Westen durch den Drausensee und die meilenweiten Sümpfe, die früher die Niederung ausfüllten, geschützt, veranlaßte die Stelle schon frühzeitig eine stärkere Besiedlung. Auf dem Wege von Marienburg nach dem Osten der erste feste Punkt hinter dem weiten Sumpfgebiet der Weichselniederung, der außerdem vom Haff aus durch den Elbingfluß leicht zu Schiff zu erreichen war, wurde die Wichtigkeit des Platzes schon sehr bald durch den Orden erkannt. Dieser gründete daher hier 1237 eine Burg; denn ohne einen festen Stützpunkt hier zu haben, konnte er in der Eroberung der östlichen Landschaften auf keinen Fall fortschreiten[1].

Elbing hält die Enge zwischen Haff und Drausensee besetzt. Hier führte eine alte Straße vom Weichseldelta nach dem Samland.

[1] Bong, Die Städte und Burgen in Altpreußen in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung, Altpreuß. Monatsschr. XXXI 324.

Allerdings umging eine andere den Drausensee im Süden, aber dort beginnen bald die Seen, durch deren Umgehung die Straße zu einem großen Umweg genötigt wird, zumal da der Drausensee früher eine bedeutend größere Ausdehnung besaß. Die Lage Elbings charakterisiert sich damit als Rand- und Isthmusstadt.

Die Zeiten, da Elbing eine der größten Handelsstädte Altpreußens war, sind unwiederbringlich dahin. Die Fahrwasserverhältnisse haben sich immer mehr verschlechtert. Doch zieht die Stadt aus ihrer Lage als Randstadt zwischen Höhe und Niederung immer noch Vorteil, zumal ihr durch den Oberländischen Kanal ein holzreiches Hinterland eröffnet ist. Auch die Lage an der Ostbahn bringt der Stadt einigen Nutzen.

Weit hinaus in das Haff zieht sich die eine sichere Fahrrinne durch das seichte Haffufer bildende Mole. Mit dem gegenüber liegenden Festlande bildet sie den Ostwinkel, einen seichten Einschnitt des Haffes, der ganz mit Schilf und Rohr bewachsen ist und hierdurch den Fischen eine wichtige Laichstelle gewährt.

Die weitere Küste ist bis nach Frauenburg von zum Teil recht ansehnlichen Höhenzügen umrahmt. Schon bald hinter Elbing nähern sich die Elbinger Höhen allmählich immer mehr dem Haff, bis sie bei der Siedlung Steinort das Ufer erreichen und von hier ab eine abwechslungsreiche Steilküste bis zu dem Dorfe Sukkase bilden. Östlich von diesem Orte tritt der Rand der Höhen in einem flachen Bogen um 1 bis 2 km vom Ufer zurück. In der hierdurch gebildeten schmalen Ebene liegen Cadinen und das Städtchen Tolkemit. Es ist eine kleine Stadt mit etwas Fischerei, Landwirtschaft, Töpferei und geringem Handel. Zum Schutze der Fischer und Händler ist ein unbedeutender Hafen angelegt.

Im Osten der Stadt treten die Höhen noch einmal hart an das Haffufer heran, um sich dann von Frauenburg ab allmählich immer weiter in das Binnenland zurückzuziehen. Die strategische Wichtigkeit dieser Stelle am Ostabhange der Elbinger Höhen erkannte man schon recht frühzeitig; denn schon der zweite Bischof des Ermlandes, Heinrich I. (1279—1300), legte

hier eine Burg an, die zu Ehren „Unserer lieben Frauen“ den Namen Frauenburg erhielt[1].

Jetzt ist die Stadt ein stilles Landstädtchen, das nur noch durch den Sitz des Domkapitels einige Bedeutung hat. Kleine Hafenanlagen dienen den wenigen Fischern als Zufluchtsort. Der Kopernikusgraben verbindet die Stadt mit dem etwas östlicher mündenden Baudefluß [2].

Östlich dieses Flusses bildet die Küste eine vollkommene, häufigen Überschwemmungen ausgesetzte Ebene. Ganz deutlich kann man hier die geographische Bedingtheit der Siedlungen erkennen. Nur die niedrigen Bodenanschwellungen, die einen trockenen Wohnplatz gewähren, sind durch Siedlungen ausgezeichnet.

Einer der größeren Zuflüsse des Frischen Haffes ist die Passarge. An ihrer Mündung mußte sich natürlich eine größere, als Brücken- und Mündungsstadt gekennzeichnete Siedlung entwickeln. In der Tat finden wir etwa eine Meile oberhalb der Mündung die Stadt Braunsberg, dort wo sich wegen des niedrigen Geländes zum letzten Male der Übergang über den Fluß sicher bewerkstelligen läßt. Diese Stelle wurde daher schon frühzeitig durch eine Ordensburg gedeckt. Daß die Stadt daneben auch aus ihrer Lage als Mündungsstadt großen Vorteil zu ziehen wußte, beweist der Umstand, daß sie zur Ordenszeit eine blühende Seehandelsstadt war. Dieser Handel zerfiel aber, als der Aufschwung Danzigs und Königsbergs begann und die Verbindung mit der See durch die Versandung des Balgaer Tiefs verschlechtert wurde. Auch durch die Eisenbahnen konnte Braunsberg wenig gewinnen, da es an dieser mehr oder weniger nur Durchgangsstation wurde. Mit Elbing steht es außer der Ostbahn noch durch die sog. Haffuferbahn in Verbindung. Sein Hauptverkehr erstreckt sich jetzt nach dem Binnenlande, das sein Absatzgebiet besonders für landwirtschaftliche Maschinen ist. Die Bedeutung der Stadt liegt hauptsächlich darin, daß sie Absatz- und Kaufplatz ihrer ländlichen Umgebung ist. Ihre Beziehungen zum Meere sind dagegen kaum nennenswert.

---

[1] Toeppen, Hist.-comp. Geographie v. Preußen 198.

[2] Vgl. Mankowski, Ermland, Nordostdeutsche Städte und Landschaften Nr. 15.

Abgesehen von einer Einzelsiedlung, Wachtbude, ist die Küste auf dem rechten Ufer der Passarge wegen des niedrigen Geländes nicht besiedelt. Erst allmählich steigt das Ufer wieder an, zunächst im Büsterwalder Forst bis zu einer Höhe von 16 m, senkt sich dann aber wieder zu einer breiten, durch das Bahnauflüßchen entwässerten Mulde. Hinter dieser Senke erhebt sich das Gelände wieder zu größerer Höhe, die bald 40 m erreicht und sich bei Rosenberg bis dicht an das Haff heranzieht. Rosenberg ist durch die Nähe der Ostbahn zu einem größeren Ort emporgeblüht und zur Bergung der Fahrzeuge auch mit einem Fischereihafen ausgestattet.

Östlich von dieser Siedlung zieht sich das Festland in einem breiten, nach dem auf ihm gelegenen Dorfe Kahlholz benannten Haken weit in das Haff hinein. Während die Ostseite ganz von niedrigen Wiesen eingenommen ist, dehnt sich der Westküste entlang ein niedriger, aber steil abfallender Höhenrücken über die Halbinsel aus. Hier liegt das historisch hochbedeutsame Balga. „Die Uferhöhe, auf welcher Balga liegt, streckt sich wie eine Warte in das Haff vor; man übersieht die Berge der Nehrung und die Meerespforte bis Pillau, und wie die Schiffe dort zur Nogat und zum Pregel ziehen. Hier hielt die alte Preußenburg Honeda Wacht. Wollten die Ritter das Haff und seine Verkehrsstraßen beherrschen, so mußten sie diese Feste gewinnen.“ [1]

Östlich vom Kahlholzer Haken ist das Ufer im ganzen ziemlich niedrig und nur auf höher gelegenen Stellen besiedelt. So liegt hart am Ufer auf einer solchen Erhebung das Dorf Patersort. Seine höchste Erhebung von etwa 30 m erreicht das Gestade dicht vor der Stadt Brandenburg. Hier bricht der Frisching durch die Uferhöhen und gewährt auf ihnen einer größeren Siedlung Platz. Die günstige Lage veranlaßte den Orden schon frühzeitig zur Anlage einer Burg. Unmittelbar an der Mündung des Frisching gelegen, wurde sie durch die sumpfige Niederung dieses Flusses wirksam geschützt, andererseits bot der schiffbare Fluß eine bequeme Zufuhrstraße im Fall einer Belagerung. Wichtigkeit hat der Ort nur als Stapelplatz seiner näheren Umgebung.

[1] Steinbrecht, Preußen zur Zeit der Landmeister 89.

Auf dem rechten Ufer senken sich die Höhen rasch. An ihren letzten Ausläufern, auf der anderen Seite schon von niedrigen Wiesen umgeben, liegt das Dorf Wangitt. Östlich von dieser Siedlung schiebt sich ein spitzer Haken weit in das Haff vor, der aber wegen seiner geringen Erhebung über den Wasserspiegel unbewohnbar ist. Auch weiterhin ist das Ufer außerordentlich niedrig. Aber trotz dieses für Siedlungen so ungünstigen Geländes finden wir menschliche Wohnsitze, wo sich der Boden nur etwas über das Überschwemmungsgebiet erhebt. Ein typisches Beispiel hierfür ist das Dorf Haffstrom, das unmittelbar am Haffufer auf einer niedrigen Bodenerhebung liegt, da auf diese Weise die Vorteile der Lage am besten ausgenutzt werden können; denn einerseits wird so ein ausgiebiger Betrieb des Fischfanges ermöglicht, andererseits gewährt die Anhöhe einen gesunden Wohnplatz und läßt das hinter ihr gelegene, sich nach dem Innern zu erstreckende fruchtbare Gebiet für den Ackerbau frei.

Östlich von Haffstrom beginnen dann die niedrigen, von Pregel und Haff eingeschlossenen Pregelwiesen. Die Brücken- und Mündungsstadt des Pregel ist Königsberg. Zwei Straßen zogen von Westen zu dem östlichen Preußen. Die erste führte von Thorn durch das Kulmerland, umging den Drausensee im Süden und stieß von hier auf den Pregel. Die zweite überschritt bei Marienburg die Nogat, lief dann nördlich vom Drausen über den Isthmus von Elbing und ging dann längs der Küste zum Pregel, den beide in der Nähe der Mündung kreuzen mußten. An diesem Kreuzungspunkte mußte sich naturgemäß bald eine größere Siedlung entwickeln, zumal sich hier der Ostwinkel des Haffes befindet. Die alten Verkehrsstraßen finden wir in der Hauptsache in den jetzigen Eisenbahnlinien wieder, die ihnen vielfach gefolgt sind. Außer den beiden erwähnten Straßen stand Königsberg noch durch eine Handelsstraße, die die heutige Südbahn andeutet, mit den Verkehrszentren des Südens in Verbindung. Schließlich kommt Königsberg auch noch als Mündungsstadt in Betracht; denn hier berühren sich See- und Flußschiffahrt, da die Stadt durch den Seekanal quer durch das Haff für Schiffe bis zu $6^1/_2$ m Tiefgang zugänglich gemacht ist.

Unter dem Schutze der Burg mußte sich schon bald an dieser bedeutsamen Stelle eine Ansiedlung erheben. Diese fand im Nordwesten in der Gegend des heutigen Steindammes statt. Welche Bedeutung man von dem Ort erhoffte, läßt sich daraus entnehmen, daß die älteste Kirche dem hl. Nikolaus, dem Schutzpatron der Seefahrer, geweiht wurde[1].

Östlich vom Pregel betreten wir die Halbinsel des Samlandes. Die Haffküste ist hier eine unfruchtbare Heidezone, die erst allmählich mit der Erhebung nach dem Innern einem gesegneteren Landstriche Platz macht. Ausgedehnte Kiefernwaldungen wechseln mit kahlen Heidestrichen und erschweren die Besiedlung. Trotzdem haben die Ansiedler die Mühe nicht gescheut, größere Rodungen vorzunehmen, um einen gesünderen Wohnplatz zu erhalten. Nur das kleine Fischerdorf Nautzwinkel liegt hart am Ufer und bildet so eine Ausnahme. Die übrigen Siedlungen sind sonst alle mehr oder weniger vom Ufer entfernt angelegt, um auf den etwas höher gelegenen Stellen der Heide etwas Ackerbau betreiben zu können. Zu diesen Siedlungen gehören Kaporn, Groß-Heydekrug und Widitten. Westlich von Widitten streckt sich die breite, durch prachtvollen Kiefernhochwald geschmückte Halbinsel des Peyser Hakens nach Süden vor, der mit dem nördlichen Teil der Nehrung die weite Fischhausener Bucht einschließt. Auch hier tritt uns eine geographisch bedeutsame Erscheinung in der Lage der einzelnen Siedlungen entgegen; denn die Fischer haben sich entweder auf den äußersten Landvorsprüngen niedergelassen, wie in Peyse und Kamstigall, da von hier aus die nahe Verbindung mit der See die Möglichkeit bietet, auf Haff und See zu fischen, oder im innersten Winkel, wie Fischhausen und Wogram, wo wegen der bequemeren Verbindung mit dem Hinterlande die Absatzmöglichkeiten des Fanges am größten sind.

Größere Beachtung beansprucht nur die Kreisstadt Fischhausen. Über seine jetzige geringe Bedeutung wird der Ort aber schwerlich hinauskommen, schon wegen der großen Nähe Königsbergs. Auch die Lage am Haff kann seinen Aufschwung nicht vermitteln, weil die Stadt bei ihrer zurückgezogenen Lage

---

[1] Lohmeyer, Gesch. von Ost- und Westpreußen 93.

abseits von jeder Verkehrsstraße liegt. Fischhausen ist daher nur für seine nähere ländliche Umgebung ein kleiner Markt- und Handelsplatz.

Hart am Ufer liegt etwa 4 km von Fischhausen entfernt die Burg Lochstädt. Ursprünglich war sie zur Seewarte an dem Tief, das hier einst See und Haff verband, bestimmt[1]. Später hatte sie dann Bedeutung als Sitz der Verwaltung der Bernsteinfischerei. Aus Mangel an Platz hat sich aber unter ihrem Schutze nie eine größere Siedlung entwickelt.

c) Die Ostseeküste des Samlandes.

Auf der äußersten Spitze der samländischen Nehrung, an dem Tief, das Haff und See in Verbindung setzt, liegt Pillau. Das Tief hier ist 1479 entstanden und 1510 fahrbar geworden. Diesem verdankt die Stadt ihre Bedeutung. Wichtig ist sie als Vorhafen Königsbergs. Seit der Ausbaggerung des Seekanals auf 7 m im Jahre 1901 ist aber ihre Bedeutung stark zurückgegangen, zumal auch durch Eisbrecher für die Offenhaltung der Fahrrinne im Winter gesorgt wird, und der Ort hierdurch nicht mehr aus seinem gewöhnlich eisfreien Hafen Nutzen ziehen kann. Pillau ist jetzt fast ganz auf den Binnenverkehr des Frischen Haffes angewiesen. Da der Stadt auch gänzlich das Hinterland mit seinem Konsum und einer reichen Produktion fehlt, wird sie trotz der lebhaften Handelsbeziehungen niemals ihre jetzige Bedeutung überschreiten. Außerdem würde auch schon der Mangel an Raum eine weitere Ausdehnung verhindern.

Östlich von Pillau beginnt dann der abwechslungsreiche, reizvolle Ostseestrand des Samlandes. Verschiedene Umstände bedingen es, daß hier der Einfluß des Meeres auf die Siedlungen besonders groß ist. Zunächst liefert gerade auf dieser Strecke das Meer eines seiner wertvollsten Produkte, den Bernstein, den man nicht mit Unrecht „das Gold des Samlandes“ genannt hat. Dann hat auch die von der Natur landschaftlich

[1] Vgl. dagegen A. M. 1889 S. 259 ff. Loch, Das Lochstädter Tief in hist. Zeit, Königsb. Progr. 1903.

ganz außerordentlich bevorzugte Küste zu der Einrichtung von zahlreichen Badeorten Veranlassung gegeben. Freilich reicht der Einfluß der See nicht weit in das Innere, da der fruchtbare Boden eine intensive Ausnutzung durch Landwirtschaft gestattet, und das Land zum Meere meist steil abfällt und daher schwer zugänglich ist. Gleich östlich von Pillau liegt noch auf der Nehrung der kleine anmutige Badeort Neuhäuser. Am Fuße der Nehrung finden wir dann das Dorf Tenkitten. Schon hier beginnt allmählich die berühmte samländische Steilküste, die die Landschaft zu einer der reizvollsten von ganz Ostpreußen macht. Von den zahlreichen Siedlungen verdanken Palmnicken und Kraxtepellen ihre Entwicklung lediglich dem Bernstein, der hier bergmännisch gewonnen wird.

Auch hier ist die geographische Lage der Siedlung durchaus von der Gestaltung der Steilküste bedingt; denn die Dörfer sind alle an Bachtälern oder ähnlichen Erosionsbildungen, die den Zugang zu dem sonst schwer zu erreichenden Strande ermöglichen, angelegt. Bei Brüsterort bricht die Küste, die bis dahin eine genau nördliche Richtung innegehabt hat, plötzlich im rechten Winkel nach Osten ab. Erst hier beginnt der landschaftlich schönste Teil der an die Kreidefelsen Rügens erinnernden Küste. Bis zum äußersten Rande mit dem prächtigsten Hochwalde bedeckt, fällt die Küste fast senkrecht in einer Höhe von 30—40 m häufig ohne jeden Vorstrand in das Meer ab.

Dieser einzigartige Strand hat natürlich zahlreiche Seebäder in das Leben gerufen, wie Groß-, Klein-Kuhren, Warnicken, Rauschen und Neu-Kuhren. Eine Folge hiervon ist der außerordentliche Aufschwung der allgemeinen Lebensbedingungen; denn hierdurch ist natürlich ein lohnenderer Erwerbszweig als die mühselige und oft gefahrvolle Fischerei geboten. Infolgedessen wird diese vielfach oft nur als Nebenerwerb ausgeübt. Um den auf See vom Sturm überraschten Fischern an der von Pillau bis Memel hafenlosen Küste einen Zufluchtsort zu bieten, ist bei Neu-Kuhren ein kleiner Fischereihafen angelegt. Allmählich geht von hier aus die Steilküste in einen flachen Strand über, an dem als östlichste Siedlung vor der Kurischen Nehrung nur noch Kranz von Bedeutung ist.

Neuerdings sind auch die Schönheiten des Samlandstrandes durch Eisenbahnen von Königsberg aus bequem zugänglich gemacht, da einerseits zwei Linien von dieser Stadt an die See nach Kranz und Warnicken führen, andererseits auch eine Küstenbahn diese Siedlungen untereinander verbindet. Ausschließlich dem Handel diente ursprünglich die Königsberg—Pillauer Bahn, die auch eine Stichbahn nach Palmnicken zur Förderung der Bernsteingewinnung entsendet.

d) Die Küste des Kurischen Haffes[1].

Das Kurische Haff hat fast die Form eines rechtwinkligen Dreiecks, dessen rechter Winkel bei Labiau liegt. Die Hypotenuse dieses Dreiecks bildet die 97 km lange Nehrung, die kleinere Kathete die sanfte Abdachung des östlichen Samlandes und die dritte Seite Litauen mit dem weit ausgebreiteten Memeldelta. Die größte Länge des Haffes beträgt 90 km, die größte Breite 45 km. Seine Wasserfläche beläuft sich auf 1612,99 qkm. Es ist somit der größte See Mitteleuropas. Nach Norden nimmt das Haff an Breite immer mehr ab. An der Mündung der Atmath ist es nur noch 15 km breit, bei Memel in der sog. Einkehle 700 m. Die schmalste Stelle befindet sich am Memeler Leuchtturm, wo das Tief nur noch eine Breite von 500 m hat. Auf beiden Seiten sind hier zum Schutze gegen Versandung gewaltige Molen in die See hinausgestreckt, von denen die längere nördliche über 2000 m lang ist. Die Tiefe des Haffes beträgt im Süden durchschnittlich 4—5 m, übersteigt dagegen im Norden nur selten 1—2 m. Dicht an der Nehrung zieht sich eine tiefere Rinne hin, deren Tiefe durchschnittlich 3—4 m beträgt, nicht selten aber auch 9—12 m erreicht. Ebenso befindet sich in der Nähe des Festlandes ein tieferer Streifen. Zahlreiche Sandbänke und vorspringende Landzungen, sog. Haken, die sich noch weit in das Haff als

[1] Den Namen hat das Haff von den Kuren, die, von Osten über die Nehrung vordringend, im Laufe des XV. und XVI. Jahrhunderts die Samlandküste bis Brüsterort besiedelt haben. Ihre spärlichen Überreste führen jetzt auf der Nehrung ein armseliges Fischerdasein.

Untiefen fortsetzen, verhindern die Anwendung des Kielbootes, ebenso wie auch auf dem Frischen Haff. Dieser Umstand und der oft böige Wind verursachen durch das Umschlagen der Kähne leider häufige Unglücksfälle und machen die Haffe zu gefährlichen und gefürchteten Gewässern.

Ein kleiner Bach, die Kranzer Beek, trennt die Nehrung vom Festlande. Er ist jetzt bis Kranzbeek künstlich vertieft, um eine Anlegestelle für den Dampfer, der von hier aus die Nehrung entlang nach Memel fährt, zu erhalten. Ein Anschlußgleis stellt die Verbindung mit Kranz und damit weiter nach Königsberg her. Das ganze südliche Ufer des Haffes ist niedrig und feucht. Sumpfige Wiesen, die sich noch weit in das Wasser als Binsen- und Rohrkämpe ausdehnen, bilden den Strand. Die Siedlungen liegen daher weit vom Ufer zurückgezogen oder aber auf niedrigen natürlichen Erhebungen, weil diese neben einem trockenen Wohnplatz auch die Möglichkeit, etwas Getreide und Kartoffeln anzubauen, bieten und so den Fischer der Notwendigkeit überheben, die wichtigsten Lebensmittel mit barer Münze bezahlen zu müssen. Streckenweise umzieht auch ein fortlaufender Steingürtel das Ufer, wie z. B. von Neufitt bis Pusterort. Auch dieses ist wichtig für die geographische Beurteilung der Küstensiedlungen; denn infolgedessen ist der Strand hier ein bevorzugtes Laichgebiet der Fische. Der hierdurch bedingte Fischreichtum prägt sich daher auch ohne weiteres in der Zahl der ausübenden Fischer aus. Wo sich dagegen das Gelände etwas hebt und sich eine größere Möglichkeit zur Ausübung des lohnenderen Ackerbaues bietet, nimmt auch die Zahl der Fischer schnell ab; so finden wir z. B. in Schmiedehnen nur einen einzigen realberechtigten Fischer. Andererseits ist schon durch ihren Namen die Siedlung Schaaksvitte als alte Fischersiedlung gekennzeichnet. Ihrer Bedeutung als solche ist auch die Neuzeit gerecht geworden; denn eine direkte Bahnverbindung mit Königsberg erleichtert jetzt den Transport der Fische ganz außerordentlich.

Einen breiten Vorsprung des Festlandes bildet die Pusterorter Spitze. Herrlicher Laubwald, nur selten durch Moorwiesen unterbrochen, zieht sich hier bis an das Ufer heran. Erst 5 km östlich von diesem Haken findet sich die erste Siedlung. Es

ist das Kirchdorf Postnicken. Die hier mündende Beek ist fast gänzlich versandet, so daß sie nur bei sehr hohem Wasserstande für flachgehende Boote befahrbar ist.

Von Postnicken ab wird die Küste vielgestaltiger. Zahlreiche und ausgebreitete Buchten schneiden tiefer in das Land ein. Unmittelbar hinter Postnicken beginnt der sich bis hart an das Ufer heranziehende Greibensche Forst. Das Uferland selbst bilden niedrige, durch das Stauwasser häufigen Überschwemmungen ausgesetzte Wiesen. Das ganze Gebiet ist infolgedessen dünn besiedelt. Nur wo die moorigen Wiesen durch etwas höheren und daher auch zum Ackerbau geeigneten Boden unterbrochen werden, finden sich kleine Siedlungen, wie Kampken und Taktau. Südlich von Taktau dehnt sich der Forst Klein-Naujock bis zu einer von den Spitzen Langort und Rinderort gebildeten weiten moorigen Bucht aus. Hier bei Rinderort erhebt sich der Boden bis zu 10 m. Ihn nehmen daher wegen seiner guten Besiedlungsfähigkeit nicht weniger als drei Ortschaften ein: Alt-, Neu-Rinderort und Labagienen. Auf der östlichen Seite dieser Spitze befindet sich dann die Einfahrt in die Deime, die Pregel und Haff miteinander in Verbindung setzt.

Etwas oberhalb der Mündung liegt die Brückenstadt Labiau, dort wo sich zum letzten Male der Übergang über den Fluß mit Sicherheit ermöglichen läßt. Die Ränder des Tales nähern sich hier auf 650 m, während sie sonst durchschnittlich 1 km voneinander entfernt bleiben. Unterhalb der Stadt aber ist der Übergang wegen der häufigen Überschwemmungen zeitweise gänzlich unmöglich. Dazu kommt noch die günstige Lage an der Ecke des Haffes. Alle Einschnitte des Meeres, und als solche kann man auch das Haff betrachten, haben in ihrem letzten Winkel stets eine größere Siedlung, da hier der Austausch der Waren, die von der See und vom Lande kommen, am bequemsten stattfinden kann. Diese Stelle sicherte daher der Orden schon frühzeitig durch eine Burg. Als Handelsstadt mußte die Siedlung bald zur Blüte gelangen, sobald die Deime schiffbar gemacht war (1405), und so eine Wasserverbindung mit Königsberg und weiter mit dem Frischen Haff und der Weichsel hergestellt war. Dagegen brachte ihr die Anlage des Großen Friedrichsgrabens keinen Vorteil, da jetzt der

Schiffahrtsverkehr das Kurische Haff mit seinem hohen Wellengange vermeiden konnte, und daher keine Liegezeit mehr an dieser Stelle erforderlich war.

Durch den Großen und Neuen Friedrichsgraben, ferner durch den Seckenburger Kanal wird das Haff bis zur Memel umgangen, so daß, ohne das offene Meer zu berühren, eine ununterbrochene Wasserstraße von der Weichsel bis zur Memel besteht.

Den Hauptvorteil von dieser Verbindung hat die Brückenstadt der Memel, Tilsit. Der Grund ihres Wachstums liegt zum Teil in ihrer Eigenschaft als Ausfuhrhafen des Memelgebietes, zu dem sie durch die Lage an der „Wurzel des Deltas" bestimmt ist, zum Teil auch an den vorzüglichen Verbindungen nach allen Richtungen. Die Memel öffnet ihr den Weg nach Osten in das russische Reich, nach Süden und Westen ist sie durch die Memelmündungen mit Königsberg und nach Norden durch die Minge und den König-Wilhelm-Kanal mit Memel verbunden. Dieselben Verbindungen hat die Stadt aber außerdem noch in zahlreichen Eisenbahnlinien. Allerdings wird sie durch die Nähe Königsbergs, das die Zufuhren aus Rußland an sich zieht, mehr zu einer Durchgangsstation herabgedrückt. Hauptsächlich kommt die Holzausfuhr in Betracht. Diese wird dann entweder nach Memel im Norden oder nach Königsberg im Süden weiter geleitet. Ein Import kommt schon wegen der komplizierten Wasserwege weniger in Betracht.

Wenden wir uns jetzt wieder dem Ufer des Haffes zu, so ist der Küstenstrich wenigstens vorläufig bis zur Nemonie noch verhältnismäßig trocken. Fette Wiesen wechseln mit dichten Waldungen ab. Dieses Bild verändert sich aber östlich der Nemonie. Hier beginnt das sumpfige Schwemmland der zahllosen Memelarme. Feuchte Wiesen, Torfbrüche und ausgedehnte Wälder nehmen das Ufer ein. Trostlos ist die Lage der wenigen Siedlungen. Ganz von Wasser und Moor umgeben, sind ihre Bewohner fast gänzlich auf das Boot als Verkehrsmittel angewiesen.

Während der Wald am Großen Friedrichsgraben bei Agilla nur geringere Ausdehnung hat, ist das ganze Gebiet zwischen Nemonie und Gilge durch den Nemonier Forst eingenommen.

Erst nördlich der Gilge tritt der Wald etwas vom Ufer zurück, um sumpfigen Wiesen Platz zu machen. Am rechten Ufer der Tawell, einem Nebenarm der Gilge, liegt das Fischerdorf Tawe. Von hier ab beginnen die Wiesen als Rohr- und Binsenkämpe sich immer weiter in das Haff auszudehnen, bis sie bei Alt- und Großinse eine Mächtigkeit von 500—600 m erreichen. Die beiden letztgenannten Orte liegen ebenso wie die weiter nördlich gelegene Siedlung Loye an den gleichnamigen Flüssen, die einen Teil des weitverzweigten Mündungssystems der Gilge bilden. Jenseits des Loyeflusses beginnt der wegen seines Elchbestandes berühmte Ibenhorster Forst. Das Ufer ist gänzlich flach und moorig und besteht fast nur aus Wiesen und Torfbrüchen. In der Richtung der Küste springt hier eine breite, stumpfe, aber wegen ihrer niedrigen Lage unbewohnbare Halbinsel vor. Östlich von ihr mündet der Rungelfluß. Auf zwei Seiten von diesem, auf der dritten vom Karkelstrom umgeben, liegt hier in unmittelbarer Nähe des Haffes das Dorf Karkeln. Da der Karkelfluß einer von den wenigen schiffbaren Mündungsarmen der Memel ist, konnte sich hier leichter eine größere Siedlung entwickeln. Jenseits des Stromes dehnt sich der Forst bis fast an den Ruß aus. Hier tritt er auch bis unmittelbar an das Haffufer heran, nur selten einmal einer Moorwiese Raum lassend. Weit in das Wasser hinaus zieht sich dann noch das Röhricht. Der nächste Ort ist Ackminge. Auf der Spitze, die der gleichnamige Fluß mit dem Haffufer bildet, gelegen, gewährt die durch Moorwiesen von der Außenwelt abgeschnürte Landzunge nur wenigen Menschen einen kümmerlichen Lebensunterhalt. Nördlich von Ackminge legen sich vor das Festland zahlreiche vom Skirwieht angeschwemmte Deltainseln vor. Weitere Mündungsarme des Ruß sind außerdem noch Warruß, Pokallna und Atmath. Das an einem Nebenflusse der letzteren gelegene Heydekrug ist als Marktort der natürliche Mittelpunkt der ganzen Gegend. Den Abschluß dieses ausgedehnten Deltas bildet die von Norden kommende Minge.

Hatte von Karkeln bis hier das Haff eine weite Bucht in das Festland gebildet, so springt jetzt das Ufer ungefähr 5 km weit mit der Windenburger Spitze in das Haff wieder vor. Ein Lehmrücken, an der Windenburger Ecke 5 m hoch, erhebt

sich am Fuße der Spitze bis zu einer Höhe von 10 m und läßt sich dann noch weit in das Binnenland verfolgen. Allmählich zieht er sich immer weiter vom Haff zurück. Das Gelände zwischen ihm und dem Wasser wird durch ausgedehnte Moore eingenommen. Auf der anderen Seite dieser Höhe fließt dann die Minge. Wo diese schiffbar wird und die Straße nach Memel den Fluß überschreitet, liegen das Dorf und Rittergut Prökuls. Bemerkenswert ist dieses besondersdeshalb, weil hier der Einfluß des Haffes außergewöhnlich weit in das Innere reicht; denn obwohl das Gut nicht weniger als 7 km vom Ufer entfernt liegt, ist es dennoch fischereiberechtigt.

Auch in dieser Gegend umgeht, ähnlich dem Großen Friedrichsgraben, ein künstlicher Wasserweg, der König-Wilhelm-Kanal, das Haff. Seinen Anfang nimmt er oberhalb der Mingemündung und erst etwas südlich von Memel, wo die sog. Einkehle beginnt, erreicht er das Haff. Seine Mündung ist durch eine 2 km lange Mole zu einem geräumigen Hafen erweitert. Bis nach Memel erstreckt sich von hier aus längs des Ufers die langgestreckte Stadt Schmelz. Eingenommen wird der Strand von ungeheuren Holzlagern, dem Haupthandelsartikel Memels.

Gegenüber der Nehrungsspitze liegt die Stadt Memel. Ihr Hafen wird gebildet durch die erweiterte Mündung der Dange und im weiteren Sinne durch das Tief und die sog. Einkehle. Memel ist eigentlich Mündungsstadt, doch drängt sich unwillkürlich auch die Vorstellung auf, daß man es mit einer Meerengenstadt zu tun hat. So sehr fällt seine Lage an der Verbindungsstelle zwischen Haff und See in das Auge. Als Seestadt hat Memel eine ausgesucht günstige Lage. Diese kann es aber nur in sehr geringem Maß ausnutzen, da ihm fast jegliches Hinterland fehlt. Abgesehen von den Zollschranken, die das nahe russische Reich aufrichtet, fehlt auch der Anschluß an das russische Bahnnetz. Aber auch noch das geringe preußische Hinterland wird der Stadt durch Tilsit als dem natürlichen Ausfuhrhafen des Memeldeltas streitig gemacht. Auch die Insterburg—Memeler Bahn konnte die Stadt nicht zu der erhofften Blüte bringen, da sie einerseits in Rußland nicht fortgesetzt wurde, andererseits auch nicht die Konkurrenz Königs-

bergs und Tilsits beschränken konnte, weil sie diese Stadt berühren mußte, und diese daher mindestens ebensoviel Nutzen von ihr hat.

e) Die östlichste deutsche Ostseeküste.

Nördlich von Memel zieht sich die preußische Küste noch 18 km weit bis zur russischen Grenze hin. Unmittelbar an Memel schließt sich, noch am Tief gelegen, der Ort Bommelsvitte an. An der Spitze des Tiefs liegt, auf der Seeseite von Dünen, auf der Landseite vom Memeler Forst eingeschlossen, das Dorf Mellneraggen. 4 km nördlich befindet sich das Seebad Försterei, das sich aber nicht über lokale Bedeutung erhebt. Bis zur russischen Grenze finden wir dann nur noch zwei Küstensiedlungen: das lang hingezogene Karkelbeck und hart an der Grenze das den bezeichnenden Namen führende Dorf Nimmersatt, dessen Umgebung weiter nichts bilden als kahle, dürre Fichten- und Kiefernstrecken.

f) Die Nehrungen.

Ganz eigenartige Gebilde der Küste unseres Gebietes sind die Nehrungen, lange, schmale Landstreifen, die nur an einer Stelle unterbrochen sind, um eine Verbindung der See mit den hinter ihnen liegenden, weit ausgedehnten Strandseen zu ermöglichen.

Der normale Typus der Nehrungen ist folgender. Hinter dem schmalen Seestrand erhebt sich eine niedrige künstliche Vordüne, der ein bald schmälerer, bald breiterer Streifen ebenen Geländes folgt. Dieser wird durch das sog. Kupstenterrain abgelöst, einem hügeligen, zerklüfteten Gelände, das von den Resten weitergewanderter Dünen herrührt. Zwischen diesem Kupstenterrain und der dann folgenden Hauptdüne findet man häufig einen schmalen, dunkler gefärbten Streifen. Es sind dies die berüchtigten Triebsandstellen, denen aber neuere Forschungen den Nimbus, der sie umgab, genommen haben[1].

---

[1] Vgl. Socknick, Im Triebsandrevier der Kurischen Nehrung. A. M. 1903.

Die eigentlichen Dünen bestehen aus losem, feinem Sande und erreichen eine Höhe von über 60 m. Auf der Seeseite steigen sie unter einem ganz geringen Neigungswinkel an, um dann auf der anderen, nach dem Haff zu, manchmal außerordentlich steil abzustürzen. Oft erheben sie sich unmittelbar aus dem Haff und pressen dann den Haffgrund einige Fuß hoch durch ihr Gewicht empor oder sie bilden durch vom Winde von der Hauptdüne verwehte Nebendünen weit in das Haff vorspringende Haken. Schließlich ist der Dünenzug auch an vielen Stellen noch nicht bis zum Haffufer vorgedrungen und läßt noch einen schmalen, mit einer kümmerlichen Grasnarbe bedeckten Streifen frei, der dann als magere Weide benutzt wird.

Das Schreckgespenst für die äußerst armen Bewohner sind die durch den Wind immer weiter getriebenen Dünen. Verursacht wird diese Wanderung durch den Untergang der ehemaligen Waldungen. Der von der See am Strand abgelagerte Sand wird durch den vorherrschend landeinwärts gerichteten Wind in dieser Richtung fortgetrieben. Vor größeren Hindernissen sammelt er sich, bis er sie unter sich begraben hat. Wandert man auf den Dünen, so sieht man, wie der Sand fortwährend bergauf getrieben wird, und dann auf der Haffseite wieder herabrollt. Durch diese ununterbrochene Wanderung nähert sich die Düne immer mehr dem Haff, alles Lebende unter sich begrabend und erstickend. Welcher Schaden hierdurch entstehen muß, ist klar; denn abgesehen von der Vernichtung sämtlicher vor den Dünen liegenden Siedlungen und der damit zusammenhängenden Entvölkerung der Nehrungen würden auch Fischerei und Schiffahrt durch die teilweise Verlandung der Haffe unermeßlichen Schaden erleiden. Es ist daher natürlich, daß die Bemühungen, diese Gefahren abzuwenden, schon eine lange Geschichte haben.

Bereits 1768 stellte die naturforschende Gesellschaft in Danzig die Preisfrage: „Welches sind die dienlichsten und am wenigsten kostbaren Mittel, der überhand nehmenden Versandung der Danziger Nehrung vorzubeugen und dem weiteren Anwuchs der Sanddünen abzuhelfen?“ In ihrer Beantwortung bezeichnete der Wittenberger Professor Titius „die

Wiederherstellung der zerstörten Küstenwaldungen, vorzugsweise durch Nadelholz, als das einzige Mittel gründlicher Abhilfe". Diesen Weg hat der Dünenbau mit ungeahntem Erfolge betreten.

Um zu verhindern, daß der von der See angespülte Sand weitergeweht wird, hat man am Strand eine niedrige Vordüne angelegt. Die eigentliche Düne wird dann in folgender Weise festgelegt. Zunächst steckt man mit Reisig oder Rohr auf der zu befestigenden Strecke kleine Quadrate ab. In diese werden dann 1—3jährige Kiefern gepflanzt. Vorzugsweise wird Pinus silvestris und Pinus montana hierzu verwendet. Namentlich die letztere hat sich ganz außerordentlich gut bewährt, da sie ihre Nahrung fast gänzlich aus der Luft zieht, dem Sturme großen Widerstand entgegensetzt und sich dicht über dem Boden über eine große Fläche ausbreitet und so das Weiterwehen des Sandes verhütet[1].

Irgendwelchen Ertrag werden diese Anpflanzungen freilich in absehbarer Zeit nicht abwerfen, aber der nächste Zweck, die drohende Versandung zu verhindern, ist doch vollauf erreicht, und es ist zu wünschen, daß auch die übrigen Strecken, die nicht unmittelbar menschliche Siedlungen bedrohen, trotz der ungeheuren Kosten festgelegt und aufgeforstet werden; denn was aus diesen Einöden gemacht werden kann, sieht man an den Wäldern von Kahlberg und Schwarzort, dieser einzigartigen Oase in der „preußischen Wüste".

1. Die Frische Nehrung.[2]

Die Länge der Frischen Nehrung beträgt 55,5 km. Sie macht längst nicht den öden Eindruck, den die Kurische Nehrung hinterläßt, da sie zum größten Teil, wenigstens in ihrem Anfange bis Kahlberg, bewaldet ist. Auch ethnographisch bietet sie wenig Interesse; denn während die Kurische noch ein buntes Gemisch von Germanen und Kuren zeigt, ist die Bevölkerung der Frischen Nehrung durchweg deutsch. Die

[1] Jentzsch, Handbuch des deutschen Dünenbaues, 1900. Bezzenberger, Die Kurische Nehrung und ihre Bewohner. Forschungen III.

[2] Vgl. besonders: Wanderer durch Ost- und Westpreußen. 1904.

Siedlungen sind alle, ebenso wie auf der Kurischen Nehrung, im Windschatten auf der Haffseite angelegt. Die Bevölkerungszahl ist bei beiden ungefähr die gleiche, aber während wir auf der Kurischen Nehrung nur eine Einzelsiedlung, die Försterei Grenz, finden, befinden sich auf der Frischen Nehrung vier. Es hängt dies mit ihrer größeren Bewaldung zusammen; denn der größte Teil dieser Siedlungen sind Förstereien. Ihren Anfang nimmt die Frische Nehung bei dem lang hingestreckten Dorfe Bodenwinkel, das gerade in dem Winkel zwischen Festland und Nehrung liegt. Etwa $2^1/_2$ km östlich liegt dann das weit versprengte Dorf Vogelsang. Hier hat ehemals ein Haff und See verbindendes Tief bestanden, das aber nach 1311 versandet ist. Ein zweites Tief befand sich bei Kahlberg. Durch dieses wurde der westliche Teil des Haffes entwässert, während der Osten seinen Abfluß durch das Tief bei Lochstedt fand; denn wahrscheinlich bestand früher eine Landverbindung zwischen Kamstigall und dem Kahlholzer Haken, die dann durch säkulare Senkungen und durch die erodierende Tätigkeit des Pregel verschwunden ist[1].

Dicht neben diesem versandeten Tief erweitert sich die Nehrung auf $1^3/_4$ km und erreicht damit ihre größte Breite. Eingenommen wird die Stelle durch das Kirchdorf Pröbbernau und das zu ihm gehörige Schottland. Hinter diesen Siedlungen verengert sie sich dann nach Kahlberg zu immer mehr. Dieses ist ein besonders von Elbing und Königsberg aus vielbesuchter Badeort, der es zu einer verhältnismäßig großen Zahl von Besuchern und damit auch zu einigem Wohlstand gebracht hat. Bis hierhin wird der öde Eindruck, den man sonst bei einer Wanderung über die Nehrung erwartet, durch schönen Kiefernwald verscheucht. Aber jetzt beginnt auch erst die eigentliche Einöde, ein kahler Sandstrich, dem man nicht mit Unrecht den Namen der preußischen Wüste gegeben hat. Ein öder Dünenzug überzieht hier die ganze Nehrung. Infolgedessen ist auch auf einer Strecke von über 14 km weit und breit keine menschliche Ansiedlung zu entdecken. Vielleicht wird hier die neue, die ganze Nehrung durchlaufende Kunststraße, obwohl sie doch

[1] Zweck, Samland, Pregel- und Frischingtal (1902) 53.

wohl mehr militärischen Zwecken dienen wird, Wandel schaffen. Erst hinter dieser Wüste begegnen uns wieder zwei armselige Fischerdörfer, Vöglers und Neukrug, und eine Strecke östlicher Narmeln oder Polski. Dicht hinter dieser Siedlung schneidet die Provinzialgrenze das einsame Eiland. Eine größere Dorfanlage finden wir überhaupt nur noch auf der Spitze der Nehrung, Pillau gegenüber. Nur einige Einzelsiedlungen, deren Bewohner durch ihren Beruf gezwungen sind, in dieser Einsamkeit zu leben, bevölkern die ganze dazwischen liegende Strecke von Narmeln bis Neutief. So finden wir auf dem wieder aufgeforsteten Teil, etwa 6 km hinter Narmeln, die Förstereien Strauchbucht und Großbucht. Hinter dieser zieht sich die Nehrung plötzlich zu ihrer schmalsten Stelle auf nur 400 m zusammen. Hier bestand früher, Balga gegenüber, das nach diesem Orte benannte Tief, das nach der Versandung des Lochstädter entstand. Auch dieses versandete um 1456, und es entstand 1479 bei Pillau das jetzige Tief, das 1510 fahrbar wurde.

2. Die Kurische Nehrung.[1]

Bei weitem bedeutsamer und interessanter als die Frische Nehrung ist die Kurische. Ihre Länge beträgt genau 97 km. Die schmalste Stelle ist etwa 500 m, die breiteste $3^1/_2$ km breit. Gleich hinter Kranz deutet eine niedrige Senke auf ein versandetes Tief. Darauf aber, daß man sich auf der Nehrung befindet, wird man erst aufmerksam hinter der Försterei Grenz bei dem ersten Nehrungsdorfe Sarkau, wo der von Kranz herüberreichende Wald allmählich lichter wird und einen freien Ausblick auf Haff und See gestattet. Kurz vor diesem Dorfe deutet ein kleiner, dem Haffe zueilender Bach auf ein zweites ehemaliges Tief. Eine dritte Verbindung zwischen Haff und See hat gleich hinter Sarkau bestanden. Ebenfalls auf ein altes Tief weisen einige Teiche bei Rossitten hin, und schließlich soll

[1] Vgl. Bezzenberger, Die Kurische Nehrung und ihre Bewohner. Forsch. III.

Lindner, Durch die preußische Wüste.

noch nördlich von diesem Dorfe die See sich einen Durchgang zum Haff gebahnt haben[1].

Sarkau macht noch einen verhältnismäßig freundlichen Eindruck, da sich hinter ihm eine Plantage, d. h. eine hinter der Vordüne angelegte Schonung, erhebt. Etwas hinter diesem Dorfe beginnen dann die Dünen, die sich in fast ununterbrochenem Zug über die ganze Nehrung hinziehen bis etwa $1^1/_2$ km vor dem Nordende. Erst 20 km hinter Sarkau begegnet uns eine zweite Siedlung, das kleine Neu-Kunzen und dicht hinter diesem das bedeutsame Rossitten. Dieses ist das einzige Ackerbau treibende Dorf auf der Nehrung. Bodenuntersuchungen bei Gelegenheit eines Brunnenbaues haben erwiesen, daß wir es hier mit einer Diluvialinsel zu tun haben. Nördlich von Rossitten ist die Dünenkette auf eine kurze Strecke in Einzelberge aufgelöst. Sie schließt sich aber schon nach wenigen Kilometern wieder und zieht in einer Höhe von 50 bis 58 m ununterbrochen bis zu dem Dörfchen Pillkoppen hin. Hier befindet sich eine zweite aber äußerst schmale Einkehle, die bis auf den Grund der Nehrung hinabgeht. Dicht hinter dieser Senke beginnen wieder die festgelegten Dünen, die sich amphitheatralisch um das größte Dorf der Nehrung, Nidden, ziehen. Nidden ist der Typus eines Nehrungs- und Fischerdorfes. In neuerer Zeit kommt es auch als Badeort immer mehr in Aufnahme. Die beiden folgenden Siedlungen, Preil und Perwelk, sind wohl die armseligsten und ödesten Dörfer Deutschlands. Einige elende Holzhütten, die kaum die Vermutung aufkommen lassen, daß sie Menschen mit dem Willen zum Leben als Aufenthaltsort dienen, sind alles. Mit einem Kostenaufwande von 580000 M ist hier die Wanderdüne festgelegt, um die Wohnstätten von 242 Menschen von der drohenden Versandung zu retten.

Noch trostloser als Preil ist das aus wenigen Hütten bestehende Perwelk. Nur einige kümmerliche Weidenbäume bilden die ganze Vegetation, sonst ist alles, soweit das Auge reicht,

[1] Berendt, Geognostische Blicke in Altpreußens Urzeit. (Virchow und v. Holtzendorf, Sammlung wissenschaftlicher Vorträge VI 808 f.)
Berendt, Geologie des Kurischen Haffes.

von ödem, kahlem Sande bedeckt. Die einzige Nahrung der äußerst armen Bevölkerung bilden Fische und vom Festlande herübergeholte Kartoffeln und Brot.

Erst 16 km hinter dieser trostlosen Einöde trifft man auf das liebliche Schwarzort. Herrlicher Kiefernhochwald, die Überreste des die ganze Nehrung ehemals bedeckenden Waldes, überzieht hier die Dünen. Durch zahlreiche Badegäste hat es dieses Fischerdorf zu einigem Wohlstand und zu einer ansehnlichen Einwohnerzahl gebracht. Von hier ab ist dann der größte Teil der Nehrung, um die Memeler Fahrrinne offen zu halten, befestigt. Baumstümpfe, die traurigen Reste des früheren Hochwaldes, ragen aus dem Sande hervor. Nur die Rinde hat sich erhalten, im Innern sind sie hohl und mit losem Sand ausgefüllt, so daß öfters Personen, die in einen solchen Baumtrichter gerieten, Gefahr liefen, im Sande zu ertrinken.

Die Spitze der Nehrung ist nur noch durch eine Försterei und einige Fischerhäuser, die zusammen mit dem Memel gegenüberliegenden Gasthaus Sandkrug den Kommunalbezirk „Süderspitze“ bilden, besiedelt.

Unwillkürlich fragt man sich bei dem Anblick dieser Einöde, mit welcher Liebe müssen die Bewohner an ihrer heimatlichen Scholle hängen, die ihnen doch kaum das Nötigste zum Leben bietet. Und doch kehrt der echte Sohn der Nehrung, wenn er auch als Seemann jahrelang in der Welt herumgekommen ist, immer wieder gern zu dem einsamen Heimatlande zurück, eine herrliche Bestätigung des Arndtschen Wortes: „Wo dir, o Mensch, Gottes Sonne zuerst schien, wo dir die Sterne des Himmels zuerst leuchteten, wo seine Blitze dir zuerst die Allmacht offenbarten, und seine Sturmwinde dir mit heiligem Schrecken durch die Seele brausten, da ist deine Liebe, da ist dein Vaterland!“

Anmerkung zur Literatur.

Zu verweisen ist zunächst auf folgende Bibliographien:

Die landeskundliche Literatur der Provinzen Ost- und Westpreußen. Herausgegeben von der Königsb. Geogr. Gesellschaft I. 1892.

O. Rautenberg, Ost- und Westpreußen. Ein Wegweiser durch die Zeitschriftenliteratur. Leipzig 1897.

Schließlich ist noch auf die jährliche Bibliographie der „Altpreußischen Monatsschrift“ zu verweisen.

Von größeren Werken sind außerdem zu nennen, soweit sie nicht im Text zitiert sind:

Zweck, Litauen.
Zweck, Samland.
Bludau, Oberland, Ermland, Natangen und Barten.
Keller, Memel-, Pregel- und Weichselstrom.
Segelhandbuch für die Ostsee.

II. Der Einfluß der geographischen Bedingungen auf die Entstehung der Siedlungen.

Wenn wir die Entstehungsbedingungen der Siedlungen an der Küste des deutschen Ordenslandes untersuchen wollen, so ist hier besonders zu berücksichtigen, daß wir es in diesem Gebiete mit einem Kolonisationslande zu tun haben, das erst mit Waffengewalt erobert werden mußte. Während im übrigen Deutschland meistens zuerst die Siedlungen als Konzentrationspunkte des Verkehrs entstanden, und dann erst zu größerem Schutz eine Burg errichtet wurde, ist in unserem Gebiete das Verhältnis gerade umgekehrt. Hier entstand zunächst die Burg und dann als Folge erst die Siedlung. Diese Burgen sind nun natürlich nicht an den rein geographisch genommen für entwicklungsfähige Siedlungsanlagen günstigsten Stellen angelegt, sondern hier spielte das militärische Moment die ausschlaggebende Rolle. An Städtegründungen dachte der Orden bei der Anlage seiner Burgen vorläufig nicht. Für ihn kam es zunächst nur darauf an, in den Burgen feste Stützpunkte bei der Eroberung des Landes zu besitzen und später von ihnen das Gebiet zu beherrschen und zu verwalten. Aus diesen Gründen finden wir daher auch Burganlagen, die geographisch so ungünstig lagen, daß die an diese sich anschließenden Siedlungen einer weiteren Entwicklung nicht mehr fähig waren. Andererseits fallen auch manche Burganlagen, und gerade in unserem Gebiete ist dies der Fall, mit geographisch außerordentlich günstigen Bedingungen für die Entwicklung größerer Siedlungen zusammen[1].

[1] Die Geschichtswissenschaft ist in unserer Untersuchung nur soweit zu Rate gezogen worden, als es zum Verständnis notwendig war; denn „historische Tatsachen und Notizen, sagt Hahn, dürfen in geographischen Werken nicht um ihrer selbst willen, sondern nur zur Erläuterung der Wirkung physischer Verhältnisse auf die Entstehung und Entwicklung der betreffenden Stadt herangezogen werden". Hahn, Die Städte der norddeutschen Tiefebene. Forsch. I 10.

Betrachten wir zunächst die Hauptsiedlungen unseres Gebietes, die Städte. Diese haben sich vorwiegend an die Burganlagen des Ordens angeschlossen. Als der Orden bei der Eroberung des Landes die Weichsel abwärts vordringend die Südwestspitze des Frischen Haffes erreicht hatte, war er genötigt, sich hier einen festen Stützpunkt als Operationsbasis für weitere Eroberungen zu suchen, um sich den Zugang zum Haff zu sichern. Erst wenn er hier eine feste Position errungen hatte, konnte er daran denken, nach den weiter östlich gelegenen Küstenlandschaften vorzudringen. Hierbei sind nun die damaligen hydrographischen Verhältnisse im Westwinkel des Haffes zu berücksichtigen, um die Gründung und Bedeutung dieser Burg, die die Grundlage Elbings bildet, zu verstehen[1]. Die Nogat vereinigte sich zu jener Zeit etwas oberhalb der Stadt mit dem Elbingfluß und mündete mit ihm zusammen in das Haff. Unterhalb Elbings aber teilte sich der Fluß in zwei Arme, von denen heute nur noch der östliche besteht[2]. Außerdem dehnte sich auch der Drausensee viel weiter nach Norden zu aus, so daß auch von dieser Seite aus die Stelle vortrefflich geschützt war. Die Sicherung dieses Platzes durch eine Burg war daher für den Orden außerordentlich wichtig; denn hierdurch wurden nicht nur der Zugang zum Haff und die Wasserstraße durch die Nogat zur Weichsel gesichert, sondern auch der einzig mögliche Landweg längs der Küste, da dieser über den schmalen Isthmus zwischen Haff und Drausensee führen mußte. Unter diesen Umständen ergab sich die Lage der zu errichtenden Burg von selbst. Und so erhob sich denn auch schon im Jahre 1237 hier die Burg Elbing[3]. Um sie herum entwickelte sich bald eine Ansiedlung, deren sie ja zu ihrem Unterhalte bedurfte[4].

[1] Töppen, Über den großen Werder. Neue preußische Provinzial-Blätter I 187 f.

Töppen, hist.-comp. Geogr. 3 f.

Töppen, Elbinger Antiquitäten I 35.

[2] Bindemann, Die Veränderungen der Mündungsarme der Weichsel. Verhandl. des XV. deutschen Geographentages. Tafel 6.

[3] Dusburg, Chron. III 16.

Cod. dipl. Pruß. II 17.

[4] Bonk, Die Städte und Burgen in Altpreußen in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung. A. M. XXXI 324.

Ist also so die erste Burganlage des Ordens in unserem Gebiet an einer für die Entstehung einer Siedlung geographisch außerordentlich günstigen Stelle erfolgt, so ist die zweite strategisch allerdings hoch bedeutsam, aber für die Entstehung einer größeren Siedlung zu ungünstig gelegen.

Wollten die Ritter das Haff wirklich beherrschen und die Eroberung des Landes östlich fortsetzen, so mußten sie vor allem die steil aus dem Haff aufragende Halbinselburg Balga erobern und zu einer festen Ordensburg ausbauen; denn erst mit der Eroberung dieser Preußenburg hatten sie die Beherrschung des Haffes und damit auch der Küstenlandschaft wirklich erreicht.

Neben dieser strategischen Bedeutung war die Stelle auch noch aus einem anderen Grunde für den Orden von großer Wichtigkeit, wenn er den Widerstand der Preußen wirklich brechen wollte; denn durch ihre ganze geographische Lage war sie zu einer Fliehburg ersten Ranges gemacht. Die Burg konnte „zum Reduit eines wohl eine Drittelquadratmeile umfassenden Gebietes von Wiesen, Wald und Feld dienen, in welchem eine große Menschenmenge mit ihrem Vieh auf längere Zeit Zuflucht und Unterhalt finden konnte, da auf drei Seiten die steilen Meeresufer, auf einer Seite die eine Viertelmeile breite, von Wolitta am Haff bis Follendorf wieder am Haff sich hinziehende sumpfige Niederung sie und ihre Umgebung schützte. Als im Jahre 1239 die deutschen Ritter Balga eroberten und zur Ordensburg machten, legten sie einen Knüppeldamm über den Sumpf und befestigten seine Ausgänge am feindlichen Ufer durch eine burgartige Mühle, am anderen durch eine kleine Feste, Schneckenberg genannt, deren hochaufgeschütteter Hügel und verflachten Wälle im Ackerfeld 1857 noch sichtbar waren.“ [1]

Aus der Natur des Geländes ergibt sich schon von selbst, daß sich an diese Burg keine größere Siedlung anschließen konnte. Abgesehen von der ungünstigen Verkehrslage fehlte es einfach auf der zum großen Teil sumpfigen Halbinsel an Platz.

[1] Cohausen, Zeitschr. für preuß. Geschichte und Landeskunde III 623. Vgl. auch Ewald, Die Eroberung Preußens durch die Deutschen. Halle 1872. II 33 ff.

Zur Sicherung der Herrschaft wurden sofort einige Burgen angelegt, so z. B. in unserem Gebiete Braunsberg, dessen Gründung wahrscheinlich in das Jahr 1241 fällt[1]. Auch die Anlage dieser Siedlung ist in mancher Beziehung geographisch bedingt. Zunächst brauchte man, um auf dem Landwege nach Balga und in die östlicher gelegenen Landschaften zu gelangen, eine gesicherte Übergangsstelle über die Passarge. Hierzu war nun bei Braunsberg die letzte Möglichkeit gegeben; denn weiter nördlich war mehr als heutzutage das Gelände den Überschwemmungen der Passarge und dem Stauwasser des Haffes ausgesetzt[2]. Außerdem gestattete auch die Nähe des Haffes im Fall einer Belagerung eine dauernde Zufuhr. Schließlich kamen auch die örtlichen Verhältnisse der Anlage einer Burg entgegen, da hier das Rotfließ in die Passarge mündet und im Osten, Norden und Westen das Gelände durch Wasser sichert[3], so daß nur noch die vierte Seite künstlich befestigt zu werden brauchte.

Durch diese Lage als Brücken- und Mündungsort waren auch die geographischen Bedingungen für das Entstehen einer größeren Siedlung im Anschluß an die Burganlage gegeben.

Inzwischen wurde auch von Livland aus, das 1235 durch die Verschmelzung mit den Schwertbrüdern dem Deutschen Orden zugefallen war, mit der Gründung von Burgen begonnen, vor allem, um den Preußen die Hilfe der Kuren und Litauer über das Kurische Haff abzuschneiden. Aus diesem Grunde wurde 1252 die Memelburg errichtet[4]. Auch bei ihrer Anlage war der Orden ursprünglich nur von strategischen Rücksichten geleitet. Freilich war nicht er es, der diese günstige Stelle ausgesucht hat, sondern diese Mühe hatten ihm schon die alten Preußen abgenommen; denn an der Stelle der Memelburg erhob sich schon früher die Preußenburg Klaipeda[5]. Die Stelle ist mit hervorragendem Scharfblick ausgesucht worden. Vom Haff aus konnte die Burg stets ungehindert verproviantiert

[1] Röhrich, Die Kolonisation des Ermlandes. (Zeitschrift für die Geschichte und Altertumskunde des Ermlandes XII 607.)

[2] Zeitschrift für die Geschichte Erml. XII 711.

[3] Zeitschrift für die Geschichte Erml. XII 623 f.

[4] Cod. dipl. Pruß. I Nr. 91.

[5] Erläutertes Preußen IV 236.

werden, auf zwei Seiten wurde sie vom Wasser umgeben, und schließlich beherrschte sie die Straße über die Kurische Nehrung und den ganzen Verkehr auf dem Haff. Gerade die Beherrschung der Nehrung war für den Orden außerordentlich wertvoll, da er auf diese Weise die Einfälle der Litauer und Kuren in das Samland verhindern konnte. Für die Entstehung der Stadt Memel ist der letzte Umstand ausschlaggebend gewesen; denn hier ist der natürliche Hafen der Memel und das Zentrum des Haffverkehrs.

Durch die Erwerbung Livlands war eine territoriale Verbindung mit den preußischen Besitzungen für den Orden notwendig geworden. Zu diesem Zwecke begann er im Jahre 1252 mit der Eroberung des Samlandes. Als Zwingburg für diese Landschaft wurde 1255 die Burg Königsberg errichtet[1].

Auch bei der Anlage dieser Burg ist sowohl die topographische wie geographische Lage vortrefflich ausgenutzt, da die Burg als Brückenort an der Mündung des Pregel nicht nur den Flußübergang und den Weg in das Samland schützt, sondern auch den Zugang zu der durch den Pregel gebildeten Wasserstraße beherrscht. In wie geschickter Weise die Ritter gerade bei der Anlage dieser Burg die Bodengestaltung auszunutzen verstanden, zeigt ein Aufsatz Beckherrns (A. M. 27). Ich teile den betreffenden Teil seiner Ausführungen hier mit:

„Gerade auf der Mitte der südlichen Grenze des Samlandes mündete ein in seinem unteren Lauf in einem schmalen von Norden nach Süden gerichteten Tale dahinfließender Bach, die Löbe genannt, in den Pregel. Ungefähr 650 Schritte den Pregel weiter abwärts, wo dieser die Biegung nach Süden macht, schnitt eine kurze talartige Mulde in nordnordöstlicher Richtung in den nördlichen, hier nur 200 Schritte vom Flusse entfernten Abhang des Pregeltales ein. Sie setzte sich dicht östlich der jetzigen Prinzessinstrasse noch eine Strecke bis über die Junkerstraße hinaus ravinartig fort, ihr westlicher Abhang war sanft, der östliche steil geböscht. Auch der von diesen beiden Einschnitten des Geländes begrenzte, über den Fluß sich 40—50 Fuß erhebende Abhang des Pregeltales und der westliche des Löbetales

[1] Ewald a. a. O. III 24.

hatten steile Böschungen. Der zwischen den beiden Einschnitten gelegene und von den Preußen Tuwangste genannte Geländeabschnitt war also nur von Norden her bequem zugänglich, daher zur Anlegung einer ausgedehnten Befestigung in speziell fortifikatorischer Beziehung wohl geeignet, zumal durch die Nähe des schiffbaren Pregels eine bequeme Verbindung über das Haff und die See mit den südwestlichen Landschaften und deren festen Plätzen, sowie auch weiterhin mit Deutschland gegeben war, worauf der Orden stets großen Wert legte. Aber auch für die Bestimmung als Zwingburg des Samlandes fand eine hier errichtete Burg die passendste Stelle, weil sie hier, wie schon gesagt, auf der Mitte der Südgrenze der Landschaft lag und so den größten Teil derselben beherrschte."[1]

Auf Grund dieser strategischen Erwägungen kam der Orden dazu, hier eine Burg zu errichten und damit den ersten Anstoß zu dem Entstehen einer Siedlung zu geben. Aber auch ohne vorherige Burganlage hätte sich hier über kurz oder lang nur aus geographischen Gründen eine größere Ortschaft erheben müssen. An dieser Stelle läßt sich zum letzten Male vor der Mündung der Übergang über den Pregel bewerkstelligen; denn sofort unterhalb der Stadt beginnen bis zum Haff bereits die niedrigen, den Übergang erschwerenden, wenn nicht unmöglich machenden Pregelwiesen. Nur hier tritt das Tal verhältnismäßig dicht zusammen und gewährt außerdem mit der den heutigen Kneiphof bildenden kleinen Insel eine bequeme Übergangsstelle. Weiter oberhalb tritt das Pregeltal wieder weiter auseinander. Da das breite Gelände zwischen den beiden Flußarmen auch noch von niedrigen Wiesen eingenommen wird, ist auch hier wieder der Übergang außerordentlich erschwert. Schließlich war noch an dieser Stelle zum ersten Male vom Haff aus ein trockener, vor Überschwemmungen sicherer Landungsplatz gegeben.

Mit Königsberg waren zunächst die Burganlagen in unserem Gebiete abgeschlossen; denn ein furchtbarer Aufstand der Preußen drohte die bisherigen Erfolge in Frage zu stellen.

[1] Beckherrn, Geschichte der Befestigungen Königsbergs. Altpreuß. Monatsschrift XXVII 385 ff.

Erst im Jahre 1266[1] finden wir eine Neugründung. Es ist die zu Ehren des Markgrafen Otto benannte Burg Brandenburg.

Auch bei der Anlage dieser Burg fallen topographische und geographische Gründe für das Entstehen einer Burg und Siedlung zusammen. Der Orden wurde zur Burggründung veranlaßt, weil diese Stelle unmittelbar am Haff auch auf der Landseite durch die sumpfige Niederung des Frisching wirksam geschützt wurde. Andererseits mußte hier auch eine Siedlung entstehen, weil der Verkehr in möglichster Nähe der Mündung einen Übergang über den Fluß benötigte.

Geographisch ungünstig liegt das 1268[2] gegründete Fischhausen. In diesem Jahr errichtete der samländische Bischof hier ein Schloß. Nur in dieser Eigenschaft als Bischofssitz ist das Entstehen einer kleineren Siedlung begründet.

Zwei Jahre später, im Jahre 1270[3], wurde die Burg Lochstedt an dem gleichnamigen Tief[4] gegründet. Die Veranlassung dieser Gründung war das Bedürfnis, den Schiffahrtsweg von der Ostsee in das Haff und den Pregel zu schützen. Außerdem war sie der Sitz für die Verwaltung der Bernsteinfischerei. Aus Mangel an Platz hat sich um sie aber nie eine Siedlung entwickeln können.

Um das Samland nach Osten zu schützen und zugleich die Deimestraße zu beherrschen, wurde in dieser Zeit auch die Burg Labiau angelegt[5]. Sie lag vollständig auf einer Insel, da ein Arm der Deime künstlich um die Burg herumgelegt wurde. Hierdurch war sie allerdings gegen feindliche Überfälle gesichert, aber auch dem Hochwasser der Deime ausgesetzt[6].

Dieser Platz war auch vom geographischen Gesichtspunkt aus für das Entstehen einer Siedlung gut geeignet, da hier der erste trockene Landungsplatz bei einer Fahrt vom Haff in die Deime lag und das Gelände für den Übergang vom Samlande zur Memel über die Deime an dieser Stelle die günstigsten

[1] Ewald a. a. O. IV 74.
[2] Ewald a. a. O. V 157.
[3] Ewald a. a. O. IV 93 f.
[4] Loch, Das Lochstedter Tief in histor. Zeit. Königsb. Progr. 1903.
[5] Ewald a. a. O. IV. 95.
[6] Bonk a. a. O. 109.

Bedingungen bot. Auch bei der Anlage dieser Burg ging der Erfolg weit über die Absichten des Ordens hinaus. Es lagen hier ähnliche Verhältnisse wie bei Königsberg vor. Auch wenn die Ritter eine andere Stelle für ihre Burg gewählt hätten, hätten sich wohl die geographischen Faktoren doch bald geltend gemacht. Die Stadt Labiau wäre gewiß auch ohne, ja trotz jener Burg an der jetzigen Stelle entstanden.

Die zweite Priesterstadt unseres Gebietes ist das 1284 gegründete Frauenburg[1]. „In der Mitte etwa zwischen den Mündungen der Baude und Narz erhebt sich, unmittelbar vom Ufer des Frischen Haffes nahezu 100 Fuß steil emporstrebend, ein kleines Plateau, der letzte Ausläufer, den die Trunzer Höhen hier im Nordosten dem Meere zusenden. Nach Norden schaut das Auge die unermeßliche Wasserwüste, nach Nordosten schweift es über eine weithin sich dehnende Tiefebene. Geeignet wie kein zweiter rings im Umkreis ist der Platz, der auch nach Süden und Osten steilrandig abfällt, zur Anlage einer Befestigung, die wohl sicher schon zur Preußenzeit hier bestanden hat.“[2] Ebenso wie Fischhausen ist auch diese Siedlung durch geographische Vorzüge wenig ausgezeichnet. Sie verdankt ihre Entstehung lediglich der Willkür des Domkapitels, „dem der leicht zu befestigende und zugleich durch Schönheit der Lage ausgezeichnete Ort vor anderen passend zur Anlage der Domkirche schien.“[3]

Nach der Unterwerfung dieses Gebietes trug der Orden seine Waffen gegen die östlichen von den Litauern bewohnten Landschaften und legte hier als vorgeschobensten Posten im Jahre 1289 das „Schalauer-Haus“ Tilsit an[4]. Ein Blick auf die Karte lehrt, daß hier auch ohne Ordensburg am Rande der Memelniederung wohl eine größere Siedlung entstanden wäre. Hier beginnt das weitverzweigte Memeldelta. Der Flußverkehr mußte sich daher an dieser Stelle teilen und entweder nach Memel oder südwärts nach Labiau und Königsberg weitergehen.

[1] Röhrich a. a. O. 719.
[2] Röhrich a. a. O. 718 f.
[3] Röhrich a. a. O. 720.
[4] Zweck, Litauen 92.

Außerdem ist hier zum letzten Male vor der Deltabildung der Übergang über den Fluß möglich.

Ähnlich wie im Frischen Haff der Kahlholzer Haken springt im Kurischen die Windenburger Spitze weit in das Wasser vor. Auch diese wurde befestigt und zum Schutze der Rußmündung 1360 hier ein Ordensschloß angelegt[1]. Aus demselben Grunde wie bei Balga hat sich auch an diese Burg keine größere Siedlung anschließen können.

Schließlich befanden sich auf der Kurischen Nehrung schon früher zwei Burgen, um feindliche Einfälle in das Samland zu verhindern. Das am Ende des XIII. Jahrhunderts angelegte Neuhaus ist gänzlich verschwunden, muß aber in der Nähe von Kranz gelegen haben[2]. Die zweite ist Rossitten[3]. Es ist daher unrichtig, wenn Bonk a. a. O. S. 86 behauptet, die Nehrungen seien von Burgen unberührt geblieben. Rossitten ist sogar sehr geschickt ausgesucht, da hier der Boden aus Diluvium besteht und daher den Betrieb von Ackerbau gestattet. Dies konnte aber bei der abgeschlossenen Lage der Burg für den Orden sicher nicht ohne Bedeutung sein.

Haben sich die Städte in Altpreußen durchweg an Ordensbefestigungen angeschlossen, so war diese Maßregel bei den Siedlungen westlich der Weichsel nicht mehr nötig. Ein Schutzbedürfnis lag hier nicht mehr vor; denn das Land war schon bei der Ankunft des Ordens durch Mönche kolonisiert und erfreute sich eines verhältnismäßig großen Wohlstandes. Die größte Bedeutung in diesem Gebiete hat entsprechend seiner Lage stets Danzig gehabt. Aus drei geographisch gegebenen Bedingungen hat sich hier eine größere Siedlung entwickelt.

Zunächst fällt natürlich die Lage als Mündungsstadt auf. In dieser Beziehung hat Danzig fast genau die gleiche Lage wie Königsberg. Auch hier mündet eine große schiffbare Wasserstraße in den äußersten Winkel eines Meerbusens, der allerdings bei weitem nicht derartig vom offenen Meer abgeschlossen ist wie das Frische Haff. Ebenso liegt auch Danzig nicht

[1] Zweck a. a. O. 260.
[2] Ewald a. a. O. IV 261.
[3] Bezzenberger a. a. O. 183.

unmittelbar an der See. Dies verbot sich schon aus Gründen der Sicherheit. Dazu kommt aber noch ein zweiter geographischer Umstand. War schon aus dem erwähnten Grunde kurz vor der Mündung der Weichsel das Werden einer Siedlung bedingt, so wird die zurückgezogene Lage der Stadt durch die weitere Tatsache bestimmt, daß gerade an dieser Stelle die das Ufer begleitenden Höhen nach Nordwesten abschwenken und sich parallel der Küste hinziehen. Danzig liegt somit nicht nur am Rande von Land- und Seeverkehr, sondern vermittelt überdies auch noch den Verkehr zwischen Höhe und Niederung. Dazu tritt nun noch als dritter Grund, daß die Stelle auch in militärischer Beziehung allen Anforderungen entspricht; denn auf dieser vorspringenden Warte konnte man bequem von der Höhe der Uferrandzüge die Mündung des Flusses und das weite Werder beherrschen, ohne selbst der Gefahr der Einschließung ausgesetzt zu sein.

Auch Gnesdau und Putzig sind als Randorte zu bezeichnen und verdanken diesem Umstand ihr Entstehen. Zugleich sind sie auch noch Brückensiedlungen; denn beide liegen am Rande der weiten Plutnitzniederung und bilden gleichsam die Brückenköpfe dieses Überganges.

Geographisch nicht begründet ist das Entstehen der Stadt Neustadt. Sie wurde im Jahre 1643 infolge eines Gelübdes gegründet. Auch die weitere Entwicklung liegt nicht in geographischen Faktoren, sondern in ihrer Eigenschaft als Wallfahrtsort[1].

Dagegen ist wieder rein geographisch bedingt das Entstehen von Pillau und Neufahrwasser. Pillau als der Vorhafen Königsbergs ist erst mit dem Pillauer Tief am Anfang des XVI. Jahrhunderts entstanden[2]. Ebenso Neufahrwasser, das seine Entstehung gegen Ende des XVIII. Jahrhunderts einer der zahlreichen Veränderungen des Weichselfahrwassers verdankt[3].

Auch Zoppot ist erst durch Veränderungen der Küste zu seiner jetzigen Gestalt und Bedeutung gekommen. Ursprünglich

[1] Bonk a. a. O. 257.
[2] Bonk a. a. O. 232.
[3] Berendt a. a. O. 817 ff.

ein Bauerndorf des Kloster Oliva ist das Unterdorf, das heutige Seebad, erst durch die jahrhundertelangen Anspülungen des Meeres entstanden[1].

Der zunehmenden Verlandung des Haffes verdanken Grenzdorf A und B ihre Entstehung. Erst im Laufe des XVII. Jahrhunderts waren die Kampen so weit vorgedrungen, daß auf der Grenze des Elbinger Gebietes ein Grenzhaus errichtet werden konnte[2].

Doch nicht nur die größeren Siedlungen, bei denen ja naturgemäß die Bedingungen ihrer Entstehung am deutlichsten hervortreten, auch die übrigen Siedlungen sind, wie wir zum Teil schon sahen, in ihrer Entstehung mehr oder weniger geographisch bedingt.

Ziehen wir das Ergebnis unserer bisherigen Untersuchungen, so zeigt sich sofort, daß die Städte unseres Gebietes fast alle an einem mehr oder weniger großen Flusse liegen, und zwar an der Stelle, wo sich zum letzten Male vor der Mündung der Übergang ungehindert bewerkstelligen läßt. Da hier einerseits der sich naturgemäß längs der Küste hinziehende Verkehr eine Brücke benötigte, andererseits die durch die Flüsse bedingte landeinwärts gerichtete Verkehrsrichtung diese Straße schnitt, und so an diesen Stellen ein Verkehrsknotenpunkt vorlag, so würden zweifellos auch ohne vorherige Burganlagen hier größere Siedlungen entstanden sein. Diese Bedingungen, wo bald die Lage als Brückenort, bald als Mündungsstadt deutlicher hervortritt, bald aber auch beide vereint sich zeigen, lagen, wie wir sahen, bei der Entstehung von Putzig, Gnesdau, Danzig, Elbing, Braunsberg, Brandenburg, Königsberg, Labiau, Tilsit und Memel vor.

Dieselbe geographische Lage zeigen, wenn auch in erheblich geringerem und ungünstigerem Maß, auch die Siedlungen Prökuls, Schmelz, Heydekrug, Ruß, Karkeln, Alt-Inse, Gilge, Nemonie und Minge.

Letztere Siedlung hat außerdem eine deutlich hervortretende Isthmuslage.

[1] Schultz, Chronik der Seestadt Zoppot 7 ff. Danzig 1905.
[2] Töppen, Beitr. zur Geschichte des Weichseldeltas.

Ferner ist die Lage am Rande von Höhenzügen, wo der Verkehr zwischen Höhe und Niederung vermittelt wird, oder dieser eine Senke durchschreiten muß, die dann ähnlich einem Flußlauf wirkt, für viele Siedlungen von Bedeutung. Auf eine derartige Randlage ist z. B. die Entstehung von folgenden Siedlungen zurückzuführen: Großendorf, Gnesdau, Putzig, Brück, Mechlinken, Gdingen, Hochredlau, Klein-Katz, Koliebken, Danzig, Elbing, Rosenberg, Brandenburg, Wangitt, Tilsit und Prökuls.

Sehr zahlreich sind auch die Siedlungen, die auf niedrigen Erhebungen des Bodens liegen, wie dies namentlich in feuchten, moorigen Gegenden der Fall ist, da nur hier ein trockener und gesunder Wohnplatz vorhanden ist, und zugleich die Möglichkeit, etwas Ackerbau zu treiben, geboten wird. Siedlungen, deren Entstehen hierin begründet liegt, finden wir z. B. am West- und Südrande des Frischen Haffes, wie Kobbelkamp, Laschke, Grenzdorf A und B. Ferner Rosenort, Alt-, Neu-Passarge, Patersort und Haffstrom. Ganz besonders deutlich zeigt sich aber eine derartige Abhängigkeit der Siedlungen von der Bodengestaltung am Ufer des Kurischen Haffes, wo die Besiedlung der Küste fast durchweg hierauf zurückzuführen ist.

Eine andere Abhängigkeit der Siedlungen von der Bodengestaltung finden wir an der Steilküste des Samlandes. Diese erschwert natürlich den ungehinderten Zugang zum Strand und die Ausübung der Fischerei. Aus diesem Grunde sind bei der Besiedlung vor allem solche Stellen ausgesucht, bei denen durch Bachtäler oder ähnliche Erosionsbildungen diese Schwierigkeit am leichtesten überwunden werden kann. Diesem Umstande verdanken folgende Siedlungen ihre Entstehung: Nodems, Sorgenau, Kraxtepellen, Groß-Dirschkeim, Klein-, Groß-Kuhren, Warnicken, Neu-Kuhren und Alknicken.

Nicht nur der vertikale, auch der horizontale Verlauf der Küstenlinie ist von bedeutendem Einfluß auf die Anlage von Siedlungen gewesen; denn wenn nur irgend möglich, sind die weit vorspringenden Haken des Festlandes besiedelt worden, weil hier die Bedingungen für den Fischfang am günstigsten sind. Derartige Siedlungen sind: Hela, Rewa, Oxhöft, Balga, Kahlholz, Peyse, Kamstigall, Pillau, Steinort, Kampken, Ackminge, Alt-, Neu-Rinderort, Minge und Windenburg.

Des Fischfanges wegen sind auch die innersten Winkel der Buchten mit Vorliebe zur Ansiedlung gewählt worden, weil bei einer derartigen Lage der Absatz nach dem Hinterland am leichtesten zu bewirken war. Am deutlichsten tritt diese Lage bei Fischhausen und Wogram hervor.

Geographisch bedingt ist schließlich auch noch die Lage der Siedlungen auf den Nehrungen. Diese liegen sämtlich auf der Haffseite im Windschatten der Dünen; denn andernfalls würden sie in kurzer Zeit von dem ununterbrochen vom Seestrande herangewehten Sande verschüttet werden.

Auch in der zeitlichen Aufeinanderfolge der Siedlungen läßt sich die geographische Bedingtheit erkennen; denn zuerst sind natürlich die zugänglichsten und fruchtbarsten Striche dichter besiedelt worden. So ist die Küste des Putziger Wieks schon 1410 stark besiedelt[1], ebenso die Abhänge der Trunzer Höhen[2], während die Westküste des Haffes wegen des feuchten Untergrundes von den Kolonisten erst später angebaut ist[3]. Auch die Steilküsten des Samlandes sind trotz ihrer Unzugänglichkeit vom Meere her wegen ihres fruchtbaren Bodens bevorzugt[4], hingegen wurde wieder das sumpfige litauische Ufer des Kurischen Haffes zunächst gemieden[5], bis dann bei der immer dichter werdenden Kolonisation auch diese Landstriche schließlich für die Besiedlung in Angriff genommen wurden.

[1] Prutz, Geschichte des Kreises Neustadt.
L. Weber, Preußen vor 500 Jahren. 345 ff.
[2] Weber a. a. O. 457 ff.
[3] Weber a. a. O. 435.
[4] Weber a. a. O. 513 ff.
[5] Weber a. a. O. 542 ff.
Beheim-Schwarzbach, Friedrich Wilhelms Kolonisationswerk in Litauen und Hohenzollernsche Kolonisationen. Leipzig 1874.

III. Die geographischen Bedingungen der Entwicklung der einzelnen Siedlungen.

A. Allgemeines.

Ist die Entstehung einer Siedlung, wie wir oben gesehen haben, im wesentlichen durch die topographische Lage bedingt, so treten für ihre Entwicklung ganz andere geographische Faktoren auf. Hier ist das ausschlaggebende nicht die topographische, sondern die geographische Lage. Diese kann sich allerdings im Laufe der Zeiten ändern, und gerade die Küste ist ja fortwährenden Änderungen unterworfen. Siedlungen, die in historischer Zeit eine bedeutende Blüte erlebt haben, sinken durch Veränderungen in ihrer Verkehrslage, wie durch Versandung der Fahrstraßen usw., von ihrer einstigen Höhe und machen anderen, die gerade hierdurch wieder Vorteile erhalten, Platz. Daneben spielen aber auch andere Umstände eine hervorragende Rolle im Leben einer Siedlung, hauptsächlich der Wille des Menschen. Er kann die Wichtigkeit des einen Ortes erhöhen durch Anlage von bequemeren Zugangsstraßen, durch Einrichtung von Zöllen, durch Erhebung zur Residenz usw., die des anderen verringern durch Konkurrenzmittel aller Art, vom friedlichen Wettbewerb bis zur rohen Gewalt. Die Hauptbedingung aber für eine möglichst große Entwicklungsfähigkeit einer Siedlung ist ein gewisses Anpassungsvermögen in ihrer geographischen Lage an die Schwankungen des Verkehrs.

Betrachten wir nun im folgenden die geographischen Entwicklungsbedingungen der Siedlungen, so ist es bei einem Küstengebiet natürlich, daß hier die Hauptrolle das Meer und sein Gegensatz, das Land, spielen. Zwischen beiden bestehen die

mannigfaltigsten Wechselbeziehungen. Diese machen sich aber dort am deutlichsten bemerkbar, wo ihr Übergang von dem einen zum anderen erfolgt, also in der Küstenzone, und in dieser wieder in den gegenseitigen Ausstrahlungspunkten, den Siedlungen. Die graduellen Unterschiede, die sich unter ihnen befinden, sind wieder bedingt durch ihre mehr oder weniger günstige Lage zu den beiden Gebieten, zwischen denen sie eine vermittelnde Stellung einnehmen sollen. Diese zu untersuchen ist die Aufgabe des vorliegenden Abschnittes. Fangen wir mit den wichtigsten Siedlungen, den Städten, an.

B. Die Städte.

Folgende Städte liegen in unserem Gebiete: Putzig, Neustadt, Zoppot, Danzig, Neufahrwasser, Tiegenhof, Elbing, Tolkemit, Frauenburg, Braunsberg, Heiligenbeil, Brandenburg, Königsberg, Fischhausen, Pillau, Labiau, Tilsit, Schmelz und Memel. Dazu kommt noch als ehemalige Stadt Hela.

Wie schon erwähnt, ist die Grundlage der Entwicklung zu einer größeren Siedlung der Verkehr und damit der Handel. Für unser Gebiet als einer Küstenlandschaft kommt natürlich dabei hauptsächlich der Austauschverkehr zwischen Wasser und Land, also der Seehandel in Betracht. Diesem verdanken in der Tat unsere größeren Städte ihre jetzige Bedeutung. Aber der Handel hat nicht nur eine positive Entwicklung einiger Siedlungen zur Folge gehabt, sondern im Laufe der Jahrhunderte bei einigen auch eine negative, indem er durch Veränderungen seiner Straßen durch Naturereignisse oder die Willkür des Menschen ihnen die Grundlagen zu einer weiteren Entwicklung entzog und sie einer Art Rückbildung verfallen ließ. Betrachten wir zunächst unter den Städten diejenigen, für die der Seehandel in historischer Zeit von Bedeutung war, so kommen wir zu dem Resultat, daß bei einigen eine stetig fortschreitende Entwicklung stattgefunden hat, bei einigen aber ein starker Verfall eingetreten ist, so daß sie jetzt an Bedeutung von manchem Dorf übertroffen werden.

Seehandelsstädte unseres Gebietes sind oder waren: Putzig, Danzig, Elbing, Braunsberg, Königsberg, Pillau, Tilsit und Memel.

Von diesen haben größere Bedeutung eigentlich nur noch Danzig, Elbing, Königsberg, Tilsit und Memel.

Untersuchen wir nun die geographischen Gründe der verschiedenen Entwicklung dieser Städte. Die Handelsbeziehungen vor der Zeit des Ordens[1] können wir dabei übergehen, da die meisten unserer Siedlungen ja erst der folgenden Zeit ihre Entstehung verdanken. Erst nach der Besitznahme des Landes durch den Orden entwickelte sich ein regelmäßiger und lebhafter Seehandelsverkehr, den besonders die rasch zur Blüte gelangenden Küstenstädte vermittelten; denn die reichen Rohprodukte des Landes, unter denen, in der ersten Zeit wenigstens, das Holz die erste Stelle einnahm, forderten ja geradezu einen Export. Mit der steigenden Kulturentwicklung hob sich dann auch bald das Bedürfnis einer größeren Einfuhr.

Für die Entwicklung der Handelssiedlungen ist, abgesehen von ihrer Lage zur See, die wir unten betrachten wollen, vor allem die weitere Verkehrsmöglichkeit nach dem Inlande ausschlaggebend. Die wichtigsten Handelsstraßen waren aber vor dem Zeitalter der Eisenbahnen die Flüsse, da sich auf ihnen Ein- und Ausfuhr am bequemsten und sichersten bewerkstelligen ließen.

Zu Beginn der Ordensherrschaft war nicht Danzig, sondern Elbing der begünstigtere Platz. Abgesehen von politischen Umständen sind es hauptsächlich geographische Faktoren, die diese uns heute befremdende Tatsache bedingt haben. Es liegt diese frühere und größere Bedeutung Elbings an seiner besseren Verbindung mit der Weichsel; denn einmal wurde die Nogat, die ursprünglich als selbständiger Fluß neben der Weichsel herfloß[2], bei oder wenigstens bald nach Anlage der Burg mit der Weichsel in Verbindung gebracht[3], dann aber war neben dieser allerdings vielfach gewundenen und daher nur schlechten Wasserstraße[4] die Hauptverkehrsstraße damals die Elbinger Weichsel, „während die Danziger Weichsel überhaupt noch nicht oder

[1] Vgl hierüber Hein, Altpreuß. Wirtschaftsgeschichte bis zur Ordenszeit. Zeitschrift für Ethnologie. XXII 209 ff.

[2] Bindemann a. a. O. 187.

[3] Bindemann a. a. O. 189.

[4] Bindemann a. a. O. 188.

wenigstens nicht als ein wirklicher Mündungsarm bestand."[1] Freilich haben auch nach Danzig zu stets einige Wasserläufe die Verbindung mit der Weichsel hergestellt, aber „vermutlich haben die teilweise künstlich angelegten Gewässer erheblicheren Zufluß von der Weichsel her nur bei höheren Wasserständen im Strom erhalten. Mit einiger Sicherheit kann man aber annehmen, daß noch in der ersten Hälfte des XIV. Jahrhunderts eine schiffbare Verbindung der Weichsel nach Danzig hin durch diese Wasserläufe nicht bestanden hat."[2] Auf Grund dieser Tatsachen ist es leicht erklärlich, daß Danzig zunächst recht unbedeutend und Elbing der Haupthandelsplatz an der Küste war[3].

Allerdings hat dies Verhältnis nur kurze Zeit bestanden. Schon im Jahre 1361 wird zum ersten Male ein Danziger Bürger als Vertreter Danzigs auf einer hansischen Tagefahrt in Greifswald erwähnt[4], und einige Zeit darauf ist das Übergewicht Danzigs über Elbing schon ganz offenbar[5].

Erklärlich ist dieser Umschwung zugunsten Danzigs durch die Veränderungen, die sich am Ende des Jahrhunderts an den Weichselmündungen vollzogen haben; denn im Jahre 1371 brach die Weichsel vom Danziger Haupt nach Danzig zu durch, „und haben alldar erstlich die Danziger die Weisselfahrt bekommen."[6] Wurde schon hierdurch die Stadt erheblich gefördert, da ihr nunmehr das ungeheure Stromsystem der Weichsel zur Erweiterung ihrer Handelsverbindungen zur Verfügung stand, so zog sie erst recht aus der Fahrwasserverschlechterung Elbings Vorteil, da infolge des starken Wasserzudranges der Weichsel in die Nogat der Elbingfluß stark versandet wurde[7].

Gegenüber dieser günstigen Wasserstraße Danzigs konnte Elbing natürlich seine Vorherrschaft nicht aufrecht erhalten.

[1] Bindemann a. a. O. 186.

[2] Bindemann a. a. O. 194 f.

[3] Panten, Über die Gewerbs- und Handelsgeschichte Danzigs bis zum Jahre 1308. 89 f.

[4] Hirsch, Handels- und Gewerbsgeschichte Danzigs unter der Herrschaft des Deutschen Ordens 30.

[5] Hirsch a. a. O. 31.

[6] Bindemann a. a. O. 195.

[7] Bindemann a. a. O. 189.

Ebenso waren auch die übrigen Städte Danzig bei weitem nicht gewachsen.

Braunsberg war in dieser Beziehung am wenigsten begünstigt, da seine Verkehrsstraße nur die kleine Passarge bildete. Seine Bedeutung trat daher schon von vornherein gegen die der anderen Städte zurück. Daß die Stadt überhaupt einmal eine Rolle als Handelsplatz gespielt hat, beruht auf ihrer früher günstigeren Verbindung mit der See und der leichten Zugänglichkeit ihres Hinterlandes auf dem Landwege.

Außerordentlich günstig gestellt war Königsberg, das einerseits durch das Pregelsystem mit dem holzreichen Masuren in Verbindung stand, andererseits durch die Deime eine Straße zum Kurischen Haff und damit zur Memel besaß. Da außerdem in der sog. Elbinger Weichsel ein Abfluß der Weichsel in das Frische Haff bestand, so waren diese beiden Ströme durch eine ununterbrochene Binnenwasserstraße verknüpft, in deren Mittelpunkt Königsberg lag. Der handelsgeographische Wert dieser Straße kam daher natürlich vor allem dieser Stadt zugute[1]. Allerdings bot die Deime der Schiffahrt erhebliche Schwierigkeiten und mußte in den Jahren 1395—1406 erst künstlich vertieft werden[2].

Auch Tilsit und Memel hatten einen großen, ein weites Hinterland eröffnenden Strom als Handelsstraße zur Verfügung. Aber ungünstige politische Verhältnisse verhinderten ihr Aufblühen; denn beide Städte lagen mitten in dem vom Orden den Litauern abzuringenden Gebiete.

Neben diesen Wasserstraßen waren die Landwege von weniger erheblicher Bedeutung, da die Flüsse ja eine viel bequemere und sicherere Verkehrsstraße darboten. Von Danzig aus ging die Hauptstraße nach Westen über Lauenburg und Stolpe nach Stettin und Lübeck[3]. Daneben bestand auch noch ein Strandweg, der sich parallel der pommerschen Küste hinzog und dann durch die Niederung auf Danzig stieß. Dieser ist besonders deshalb wichtig, weil er Putzig eine gewisse Be-

[1] Braun, Das Frische Haff. Zeitschrift für Gewässerkunde. B. VII 146.
[2] Hirsch a. a. O. 162.
[3] Hirsch a. a. O. 196.

deutung als Brückenstadt verliehen hat[1]. Nach Osten zu hatte größere Bedeutung eigentlich nur die am Haff entlang laufende Küstenstraße, die Elbing, Braunsberg und Königsberg als Brückenstädte charakterisiert. Diese Straße zog dann weiter über Tapiau, Wehlau, Insterburg nach Kowno, wo sich ein Kontor der Hansa befand[2].

Eine zweite mehr im Innern gelegene Straße ging von Thorn durch das Kulmer-Land und überschritt gleichfalls bei Königsberg den Pregel[3]. Von Thorn aus bestand dann neben der Wasserstraße der Weichsel noch ein Landweg nach Danzig und Elbing, der über Kulmsee, Graudenz, Garnsee, Marienwerder nach Marienburg führte[4].

Nur für Braunsberg waren die Binnenstraßen von ausschlaggebender Bedeutung. Die Passarge „war zwar für die Binnenschiffahrt unbrauchbar, aber sie hatte einen schiffbaren Zugang von der Stadt zum Haff, und außerdem war das Binnenland gerade von Braunsberg aus bequem zugänglich im Gegensatz zu dem Höhengebiet, das sich nach Elbing zu, und den flachen Sandküsten, die sich nach Königsberg zu fanden.“[5] Da infolge dieser Lage das ganze Ermland notgedrungen auf Braunsberg als Ausfuhrplatz angewiesen war, hatte die Stadt ein nicht unbeträchtliches Hinterland, das ihr erst in neuester Zeit durch die Eisenbahnen zugunsten Elbings und Königsbergs gänzlich entrissen ist.

Betrachten wir nun die Küstenlage dieser Siedlungen, da auf ihr in Verbindung mit der Verkehrsmöglichkeit nach dem Innern die Bedeutung der einzelnen Städte beruht. Auch hier ist wieder Danzig am günstigsten gelegen; denn seine Lage ist innerhalb einer ruhigen Bucht fast unmittelbar an der Mündung des größten Stromes in die offene See, während die anderen Städte erst mittelbar durch das Haff mit ihr in Verbindung

[1] Friedrich, Die Dichte der Bevölkerung im Regierungsbezirk Danzig. Königsberg. Diss. 1895.

[2] Österreich, Die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen. 82.

[3] Bong a. a. O. 129.

[4] Österreich a. a. O. 82.

[5] Feydt, Der Einfluß der ostpeußischen Bahnen auf die städtischen und einige andere Siedlungen. Altpreuß. Monatsschr. (1905) 465.

stehen. Hierbei ist nun zu berücksichtigen, daß das Pillauer Tief erst am Anfange des XVI. Jahrhunders fahrbar geworden ist, und bis dahin das Balgaer die Verbindung mit der See herstellte. Hierauf beruht neben der oben erwähnten Tatsache vor allem die einstige Bedeutung Braunsbergs, das bei seiner zentralen Lage in bezug auf die Haffküste diesem Tief am nächsten war. Elbing und Königsberg sind in ihrer Lage dadurch ausgezeichnet, daß sie beide in den äußersten Winkeln des Haffes liegen, dort wo eine Spitze des Haffes möglichst weit in das Innere reicht. Aber während früher die Entfernung vom Tief ungefähr gleich war, liegt jetzt die Verbindung mit der See Königsberg gerade gegenüber; außerdem ging Elbing auch bald die ungehinderte Verbindung mit der Weichsel verloren, so daß die Stadt nur den Vorteil einer Meerbusenstadt, Königsberg aber dazu noch die Vorzüge einer Mündungsstadt und eines Straßenknotenpunktes aufzuweisen hat. Dieselbe Lage als Meerbusenstadt hat übrigens auch Labiau, dessen Bedeutng aber auf einem anderen Faktor beruht, der später erwähnt werden soll. Bemerkenswert ist schließlich auch noch die Lage Memels, das unmittelbar am Meere gelegen gleichzeitig auch die Mündung des Haffes und der Memel beherrscht. Allerdings nur mittelbar; denn zwischen der See und der Mündung des Memel liegt noch eine Strecke des seichten, aber stürmischen Haffes, dessen Gefahren erst zu unserer Zeit durch den König-Wilhelm-Kanal behoben worden sind. Daß die Stadt trotz dieser günstigen Lage heutzutage so weit hinter den anderen Städten zurücksteht, beruht auf wirtschaftlichen und namentlich politischen Umständen.

Als Seehandelsstädte spielten schließlich auch noch Putzig und Hela eine bescheidene Rolle. Putzig beherrschte den örtlichen Verkehr im Putziger Wiek und wurde etwas begünstigt durch seine Lage an der oben erwähnten Straße. Aber Hela — wie soll eine größere Bedeutung Helas als die jetzige erklärbar sein? Daß es sie gehabt hat, ist sicher; denn sonst würde die Siedlung nicht schon im Jahre 1378 zur Stadt erhoben worden sein. Höchstwahrscheinlich hat sie einige Küstenschiffahrt betrieben, die während der Streitigkeiten Danzigs mit dem Orden künstlich über ein natürliches Maß gesteigert worden ist.

Durch die Gunst ihrer geographischen Lage sind unter günstigen politischen Verhältnissen die Städte natürlich rasch zu großer Blüte gelangt. Danzig und Elbing hatten durch die Weichsel das größte Hinterland, wobei Danzig wieder durch die Verschiebung der Stromverhältnisse an der unteren Weichsel Elbing gegenüber bald im Vorteil war. Außerdem war dieses Gebiet schon vollständig unterworfen und kolonisiert. Königsberg dagegen lag an der Ostgrenze dieses Gebietes und konnte sein durch den Pregel gegebenes Hinterland noch nicht im vollen Umfange ausnutzen, da die östlicheren Landschaften noch nicht pazifiziert waren. Braunsberg schließlich war lediglich durch Landstraßen mit seinem Hinterlande verbunden und war schon aus diesem Grunde den übrigen Städten unterlegen.

Auf Grund dieser Tatsachen ist es erklärlich, daß Danzig am Ende des XIV. Jahrhunderts Elbing schon bei weitem überflügelt hat, während Königsberg erst am Anfang seiner Entwicklung steht. Wie sich die Bedeutung der einzelnen Städte abstuft, das zeigt uns recht deutlich ein Verzeichnis der Machtmittel, die die Städte im Jahre 1396 gegen die Vitalienbrüder aufbringen sollten.

Es sollten aufbringen[1]:

Danzig: 140 Gewappnete, 1 großes Schiff, 1 Schnicke, 1 Schute.

Elbing: 80 Gewappnete, 1 großes Schiff, 1 Schnicke, 1 Schute.

Königsberg und Braunsberg zusammen: 50 Gewappnete, 1 „meslich“ Schiff, 1 Schnicke, 1 Schute.

Hatte die Entwicklung der preußischen Städte bis zum Anfang des XV. Jahrhunderts im allgemeinen einen stetigen Aufschwung genommen, so traten im Laufe des XV. und XVI. Jahrhunderts verschiedene geographische Momente ein, die neben einschneidenden historischen Tatsachen Elbing und Braunsberg außerordentlich zurückbrachten, Königsberg dagegen mächtig emporblühen ließen.

Vor allem hatte sich die Küstenlage der Städte zu sehr zugunsten Danzigs und Königsbergs verschoben und Elbing

[1] Fischer, Königsberg als Hansestadt. Altpreuß. Monatsschr. 1904. 311.

und Braunsberg so gut wie ganz von der See abgeschnitten; denn im Jahre 1456[1] hatten die Danziger im Streite mit Königsberg das Balgaer Tief unfahrbar gemacht. Dieses versandete bald darauf vollständig, und es entstand das Tief bei Pillau, das am Anfang des XVI. Jahrhunderts[2] für den Seeverkehr geeignet wurde und damit den ganzen Verkehr Königsberg zuführte.

Außerdem wurde 1483 der Unterlauf der Nogat verlegt, indem man bei Robach den Fluß kupierte und diesen direkt in das Haff münden ließ. „Da hierdurch aber Elbing von der Nogat vollständig abgeschnitten worden wäre, schaffte man einen neuen Schiffahrtsweg durch Anlage des Kraffohl-Kanals, der bei Zeier durch eine Schleuse gegen das Eindringen von Sand aus der Weißen Lache her geschützt wurde, und unter Benutzung eines kleines Seitenarmes, der Langen Else, und eines Teiles des abgeschlossenen Alten Elbings seinen Weg nach dem Elbingfluß nahm.“[3] Durch diese umständliche Wasserverbindung wurde natürlich der Schiffsverkehr nach der Weichsel für Elbing sehr erschwert und Danzigs Übergewicht noch mehr gehoben.

Noch früher erlag Braunsberg der Übermacht Danzigs und Königsbergs. Seine allgemeine Verkehrslage war eben nicht günstig genug, um den Wettbewerb seiner begünstigteren Schwestern auf die Dauer aushalten zu können. Schon im XV. Jahrhundert erlahmten die Kräfte der Stadt. Immer wieder hören wir die Klagen, daß es ihr unmöglich sei, an den Tagfahrten der Städte außerhalb des Landes teilzunehmen, „sunder wat bynnen landes geschuet, dar willen se sik gern yn geven.“[4] Nur als Zwischenstation auf der West-Oststraße zwischen Elbing und Königsberg behielt Braunsberg noch einige Bedeutung, bis ihr auch diese durch die Eisenbahnen entrissen wurde.

So blieben als Seehandelsstädte Preußens nur noch Danzig, Königsberg und in geringem Maße auch Memel übrig. Vorläufig

[1] Löschin, Geschichte Danzigs. I 107 f.
[2] Bong a. a. O. 232.
[3] Bindemann a. a. O. 190.
[4] Fischer a. a. O. 307.

behauptete unter diesen Danzig bei weitem den Vorrang; denn trotz eifrigster Bemühungen konnte die Stadt von Königsberg nicht überflügelt werden. Dies hat sie vor allem ihrer günstigen Lage an einem Strome, der ihr ein weitausgedehntes Hinterland sicherte, zu verdanken.

Aber verhängnisvoll wurde Danzig ein neues geographisches Moment, das Aufkommen der Eisenbahnen, durch die seine Handelsstraße, die der Stadt die beherrschende Stellung verliehen hatte, beträchlich an Wert verlor, und die das Hinterland Königsbergs gewaltig über sein bisheriges Maß erweiterten.

Während Danzig durch die Weichsel ein weites natürliches Hinterland hat, liegt Königsberg an dem nur wenige Meilen weit schiffbaren Pregel. Sein Hinterland wäre also eigentlich nur ein Teil der Provinz Ostpreußen. Dieses Gebiet hat aber die Stadt durch Eisenbahnen zuungunsten Danzigs und Memels bedeutend erweitert.

Zunächst wurde die Ostbahn nach Berlin gebaut, aber erst 1860 die für Königsberg unendlich viel wichtigere Fortsetzung nach Eydtkuhnen; denn erst durch diese wurde die Stadt über ihre provinziale Bedeutung herausgehoben und mit Rußland in direkte Verbindung gesetzt. „Vor dieser Bahn war der Verkehr mit dem Hinterland auf die keineswegs tadelfreien Wasserverbindungen, auf ein lückenhaftes und überaus unvollständiges Chausseenetz, sonst aber auf Landwege angewiesen, deren traurige Beschaffenheit allseitig ist, und deren besserer Herstellung klimatische und Bodenverhältnisse, teilweise wenigstens, unüberwindbare Schwierigkeiten entgegensetzen."

„Die Eröffnung dieser Bahnstrecke, sowie die durch die Weiterführung derselben auf russischer Seite hergestellte direkte Verbindung mit Kowno (1861) und Petersburg (1862) gaben dem Verkehr mit Rußland eine ganz neue Gestaltung. Während früher von seiten des russischen Handelsstandes Beziehungen und Versendungen auf den weiten Umwegen von Hamburg resp. Bremen über Berlin, Breslau, Warschau nach Petersburg und Moskau gemacht wurden, um zeitraubende und schon deshalb kostspieligere Landtransporte zu vermeiden, trat Königsberg sofort nach der Herstellung der direkten Verbindung mit Petersburg und Moskau in seine natürliche Stellung zum Nachbarreiche,

und mit Vorliebe fingen die russischen Handelshäuser an, sich der Vermittlung dieses Platzes zu bedienen.“[1]

Wurde Königsberg durch diese Bahn mit dem Norden des russischen Reiches in Verbindung gebracht und konnte die reiche, hauptsächlich aus Flachs und Hanf bestehende Zufuhr dieses Gebietes an sich ziehen, so wurde sein Handelsgebiet mit einem Schlage noch weiter ausgedehnt, als die Stadt durch die ostpreußische Südbahn dem Süden Rußlands näher gerückt wurde.

Zunächst mußten aber die Hafenverhältnisse bedeutend verbessert werden, sollte der Vorteil, den die Stadt vor den russischen Ostseehäfen voraus hatte, nämlich ein fast das ganze Jahr über eisfreier Hafen, wirklich ausgenutzt werden. Da das Haff im Winter regelmäßig zufror, mußten alle Waren nach dem Vorhafen Königsbergs, Pillau, der diesem Umstand einen großen Teil seiner Entwicklung verdankt, auf Landwegen geschafft werden. Dies verteuerte natürlich den Transport derartig, daß nach Fertigstellung der Eydtkuhner Bahn mit dem hierdurch außerordentlich gesteigerten Güterverkehr an eine Verbesserung dieser Verbindung gedacht werden mußte. Unter dem Druck dieser Verhältnisse schritt man zum Bau der Pillauer Bahn. „Sie war für den Handel Königsbergs nichts weiter als die natürliche Fortsetzung der Eydtkuhner Bahn.“[2]

Aus dieser kurzen, nur lokalen Interessen dienenden Bahn hat sich dann die ostpreußische Südbahn entwickelt, die Königsberg einen ungeheuren Aufschwung verlieh. Erst durch diese konnte Königsberg auch den russischen Getreidehandel an sich ziehen. Diese Bahn überschritt die Grenze bei Grajewo und erlangte im Jahre 1873[3] den Anschluß an das russische Bahnnetz über Brest-Berditscheff nach Kiew und Odessa.

Hierdurch war Königsberg auch der Exporthafen für das russische Getreide geworden. Den Wert der Bahn für die Stadt erkannte schon 1870 die Kaufmannschaft, als sie schrieb:

[1] Dillenburger, Beiträge zur Geschichte des Handels von Königsberg. Zeitschr. des königl. statist. Bureaus. 1869 63 f.

[2] Feydt a. a. O. 30.

[3] Dullo, Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der größten deutschen Ostseeplätze. Staatswissenschaftliche Studien von Elster II 3 90.

„Seit Vollendung der Königlichen Ostbahn ist für die wirtschaftliche Entwicklung Ostpreußens kein gleich wichtiges Ereignis eingetreten. Seit der ersteren hat sich der Handel Königsbergs seinem Umfange nach verdoppelt. Trotzdem ist die Königliche Ostbahn für uns als Verbindung mit dem Zentrum des Staates doch noch mehr von politischer als von kommerzieller Bedeutung. In wirtschaftlicher Beziehung steht die Verbindung der ostpreußischen Südbahn mit Rußland bis zum Schwarzen Meere hin für uns unbedingt höher.“ [1]

Der Bau dieser Bahn ist für die neueste Zeit als die wichtigste geographische Entwicklungsbedingung Königsbergs zu betrachten. „Bis dahin hatte der Handel, erst den Niemen, dann die Ostbahn als Hauptverkehrsmittel benutzend, sein Hinterland zum größten Teil im Osten suchen müssen. Jetzt macht der Verkehr eine Schwenkung und geht hauptsächlich nach dem Süden.“ [2]

Durch diesen Wechsel seines Hinterlandes und seine günstigen Eisenbahnverbindungen ist es jetzt Königsberg gelungen, seinen alten Konkurrenten, Danzig, bei weitem zu überflügeln. So lange noch die Weichsel die wichtigste Verkehrsstraße war, umfaßte Danzig das ganze Stromgebiet dieses Flusses als Hinterland. Die Weichsel selbst ist schon von Zaberzech in Schlesien an schiffbar[3]. Durch San, Bug und Narew werden weite Strecken des Ostens aufgeschlossen und durch die Pilika wenigstens ein Teil westlich des Hauptstromes. „So umfaßte früher Danzigs Handel das ganze Königreich Polen von den Nordabhängen der Karpathen bis zur Ostsee, von der Warthe bis zu den Sümpfen des Dnjepr.“ [4] Aber dieses weite Gebiet ist der Stadt durch die Eisenbahnen zum großen Teil entrissen. Mit dem Bau der Bahn Königsberg—Grajewo—Kowel hatte Königsberg sein Hinterland weit nach Westen ausgedehnt. Auf der anderen Seite wurden die westlichen Teile Polens durch die Bahn Stettin—Posen—Myslowitz Stettin nähergerückt[5]. Die

[1] Handelsberichte 1870 (nach Feydt a. a. O.)
[2] Dullo a. a. O. 93.
[3] Dullo a. a. O. 47.
[4] Dullo a. a. O. 47.
[5] Dullo a. a. O. 58.

wichtigste Bahn ist für Danzig die über Marienburg, Mlawa nach Warschau. Da diese aber in Kowel an den Königsberger Verkehrsweg anschließt, so bleiben die südlich von Kowel gelegenen Gebiete Danzig wieder verschlossen. Das Danziger Handelsgebiet beschränkt sich daher nur auf einen breiten Streifen zu beiden Seiten der Weichsel bis Kowel[1].

Da auch der Schiffahrtsweg Danzigs, die Weichsel mit ihren Nebenflüssen, trotz der umfangreichen Strombauten Preußens, auf russischem Gebiete durchaus ungenügend ist, und durch dauernde Sandanspülungen auch der Wert der deutschen Arbeiten zum Teil wieder illusorisch gemacht wird, ist es erklärlich, daß durch die Gunst der verkehrsgeographischen Tatsachen Königsberg jetzt Danzig bei weitem überflügelt hat.

Zu diesen Gründen für eine stärkere Entwicklung Königsberg kommen aber auch noch andere geographische Gesichtspunkte, die die ersteren noch verstärken. Abgesehen von seiner größeren Ausdehnung ist das Handelsgebiet Königsbergs auch bei weitem fruchtbarer, da es einen großen Teil der „Kornkammer Rußlands", des Gebietes der schwarzen Erde, umfaßt. Diese Länderstrecken sichern Königsberg eine die Danziger bedeutend übertreffende Getreideausfuhr. Außerdem ist das Hinterland Danzigs hauptsächlich ein Ackerbauland, dagegen fehlen ihm abgesehen von Warschau die großen Verkehrs- und Industriezentren. „Danzig kann von großen Städten mit einer konsumtionsfähigen Bevölkerung eigentlich nur Warschau sein nennen, Königsberg außer dem schon allein vielmal soviel wichtigeren Moskau auch noch eine ganze Anzahl anderer, wie Wilna, Kowno, Grodno, Minsk, Smolensk u. a."[2]

Ist Königsberg durch den Bau von Eisenbahnen Danzig verkehrsgeographisch bei weitem überlegen, so leiden andererseits beide Städte, und zwar Königsberg in größerem Maß als Danzig, an denselben geographischen Mängeln ihrer Lage. Beide Siedlungen liegen in der östlichsten Spitze der Monarchie, von dem wirtschaftlichen und geographischen Kerne Deutschlands getrennt durch die weiten öden Gebiete der Tuchler Heide

[1] Dullo a. a. O. 64.
[2] Dullo a. a. O. 104.

und die Sumpfstrecken des Warthe- und Netzebruches. Auf der ganzen 600 km weiten Strecke von Berlin bis Königsberg findet sich keine einzige Großstadt, die die Vermittlung und Belebung des Verkehrs übernehmen könnte.

Dazu kommt noch ein weit mehr in das Gewicht fallender geographischer Mangel. Das ist das Fehlen eines größeren zollinländischen Hinterlandes, die gänzlich ungeographische russische Grenze. Geographisch und wirtschaftlich gehören entweder die russischen Ostseeprovinzen zu Deutschland oder West- und Ostpreußen zu Rußland. Durch diese politische Trennung der Ausfuhrhäfen von ihrem natürlichen Hinterland sind diese fast gänzlich der Wirtschaftspolitik Rußlands ausgeliefert. Danzig sowohl wie Königsberg, von dessen Hinterland $^{9}/_{10}$ auf russisches Gebiet fallen[1], haben daher schwer um ihre wirtschaftliche Existenz zu ringen, zumal da die russische Regierung das verständliche Bestreben hat, ihren Häfen Libau, Riga und Reval durch Tarifmaßregeln alle wertvolleren Ein- und Ausfuhrgegenstände zuzuwenden. Freilich kommen den deutschen Häfen gegen diese russische Verkehrspolitik wieder einige günstige geographische Momente zugute, die diese Schäden wenigstens zum Teil wieder aufheben. Nur Riga liegt an einem größeren Fluß, während Libau und Reval nur durch lange Eisenbahnstrecken zu erreichen sind. Außerdem sind die russischen Häfen im Winter längere Zeit durch Frost geschlossen, die deutschen hingegen das ganze Jahr hindurch schlimmstenfalls mit Hilfe von Eisbrechern offen zu halten, so daß dann doch die russische Ausfuhr die deutsche Zollgrenze überschreiten muß. Schließlich liegt Königsberg auch den eigentlichen Produktionsherden der Hauptausfuhrartikel Rußlands, nämlich Flachs und Getreide, bedeutend näher als die russischen Häfen.

Haben unter der Ungunst dieser Verhältnisse Danzig und Königsberg schon schwer zu leiden, so in noch weit höherem Maße Tilsit und Memel. Tilsit hat eine außerordentlich günstige geographische Lage. Die geographischen Entwicklungsbedingungen der Stadt charakterisiert Bong a. a. O. 65 so treffend, daß ich mich mit der Wiedergabe des betreffenden Abschnittes

[1] Dullo a. a. O. 102.

begnüge. „Die Memel allein tut's freilich nicht, wie wir an Ragnit sehen. Vielmehr kommt bei Tilsit vor allem seine Lage an der Wurzel des Deltas in Betracht, wodurch es gewissermaßen zum Ausfuhrhafen desselben bestimmt ist. Es kommt ferner in Betracht, daß es nach allen Seiten bequeme Verbindungen hat, nach Osten die Memel, die große Verkehrsader mit Rußland, nach Süden und Westen die Memelmündungen und die Kanäle, welche den Verkehr mit Königsberg und zugleich nach Norden mit Memel vermitteln. Alle diese Verkehrsstraßen sind aber doppelt, indem neben der Wasserstraße auch Eisenbahnen herlaufen. Wir haben also hier einen Ort, der am Rande einer der fruchtbarsten Gegenden Ostpreußens gelegen, nach allen Richtungen bequeme Verbindungen zu Wasser und zu Lande hat, und brauchen uns daher nicht verwundern, daß dieser Ort nächst Königsberg die erste Stelle unter den ostpreußischen Städten einnimmt."

Auf Grund dieser günstigen Lage müßte Tilsit eine Großstadt sein, wenn ihm nicht durch die nahe russische Grenze ein weiteres Hinterland fehlte. Da auch nur Abzweigungen der Ostbahn über Stallupönen oder Insterburg die Stadt berühren, so gehen naturgemäß die Eisenbahnfrachten über Königsberg. Dagegen muß der Wasserverkehr auf der Memel Tilsit aufsuchen und gewährt ihm einen bedeutenden Anteil am russischen Holzgeschäft. Diesem verdankt auch die Stadt zum großen Teil ihre kommerzielle und industrielle Entwicklung.

Aus denselben politischen Gründen ist auch der Handel Memels keiner größeren Entwicklung mehr fähig. Obwohl den russischen Häfen bedeutend näher als Königsberg gelegen und der erste eisfreie Hafen jenseits der Grenze, kann die Stadt doch wegen ihrer ungünstigen Landverbindungen die Konkurrenz Königsbergs nicht aushalten. Lange nachdem Königsberg schon mit wichtigen Eisenbahnlinien ausgestattet war, erhielt erst Memel eine Bahn, deren Wert auch nicht allzuhoch anzuschlagen ist, da ihr der Anschluß an das russische Bahnnetz fehlt. Erst der Bahnübergang bei Bajohren könnte der Stadt wenigstens einen Teil des nach ihrer geographischen Lage ihr zukommenden Handelsgebietes zuweisen. Solange dieser fehlt, und auch die Wasserstraße der Memel auf russischer Seite nicht im ganzen

Umfang ausgenützt werden kann, gleicht Memel einem an Händen und Füßen gefesselten Riesen. Nur die Holzausfuhr ist Memel erhalten geblieben. Dieses ist denn auch der wichtigste Handelsartikel der Stadt, der über die Hälfte des ganzen Ausfuhrwertes ausmacht. Da immer noch die ersehnte Verbindung der Memel—Bajohrer Bahn mit der Libau—Romnyner Strecke fehlt, werden die Schiffahrtsergebnisse der Stadt immer geringer; denn nur der direkte Anschluß an das russische Bahnnetz kann die Getreide-, Flachs- und Hanfzufuhr, die jetzt Königsberg in den Händen hat, wenigstens zum Teil hierher lenken. So aber geht der Schiffahrtsverkehr infolge der erdrückenden Konkurrenz Königsbergs immer mehr zurück, wie folgende Zahlen beweisen.

Es sind eingegangen[1]:

1890 . . .	1116	Schiffe
1900 . . .	759	„
1903 . . .	664	„

ausgegangen:

1890 . . .	1051	Schiffe
1900 . . .	731	„
1903 . . .	675	„

Vergleicht man diese letztere Zahl mit der entsprechenden für Königsberg und Danzig, so erkennt man, welche untergeordnete Rolle Memel trotz seiner günstigen geographischen Lage diesen beiden Plätzen gegenüber einnimmt, und wie auch wieder Danzig gegen Königsberg zurücktritt.

Es sind eingegangen im Jahre 1903[2]:

in Königsberg . .	2213	Schiffe
in Danzig	1483	„

ausgegangen 1903:

in Königsberg . .	2210	Schiffe
in Danzig	1375	„

Der Binnenverkehr auf dem Frischen Haff wird nach Braun a. a. O. von drei Zentren beherrscht: Elbing, Pillau und Königsberg. Diesen gegenüber tritt Heiligenbeil fast gänzlich zurück.

[1] Berichte der Kaufmannschaft.

[2] Vgl. die Berichte der Kaufmannschaft zu Königsberg und Danzig.

Unter ihnen ist Königsberg natürlich bei weitem das bedeutendste, schon wegen der geringen Tiefe des Haffes, die größere Schiffe verhindert, Elbing anzulaufen. Diesem Umstande verdankt auch Pillau seine zuerst aufsteigende und dann wieder zurückgehende Entwicklung. Seine größte Bedeutung erlangte der Ort, als im Jahre 1855 bei einem Dammbruch im Werder das Weichselhochwasser sich durch das Tief ergoß und dieses durch die intensive Strömung auf 7 m vertiefte. Dadurch wurde Pillau der Endpunkt der Seeschiffahrt. Größere Schiffe, die nach Königsberg gelangen wollten, mußten hier leichtern. Aber diese Blüte war nur von kurzer Dauer. Als durch den Königsberger Seekanal eine Fahrrinne von mindestens 6,5 Tiefe durch das Haff hergestellt war, sank Pillau rapide, da hierdurch der Umschlaghafen überflüssig geworden war, und jetzt der Seeverkehr die Stadt umging und sich direkt nach Königsberg wenden konnte.

Unterlag so Pillau im Kampfe mit Königsberg, so blieb es Elbing gegenüber Sieger. Als die Hafftiefe für die Schichausche Werft nicht mehr ausreichte, wurde diese zum Teil nach Danzig, zum Teil nach Pillau verlegt. In Elbing werden lediglich noch Torpedoboote gebaut, die aber auch erst in Pillau ausgerüstet werden. Elbings Verkehr richtet sich jetzt mehr nach dem Süden, wohin es ja auch durch den Oberländischen Kanal und die Elbing—Allensteiner Bahn hingewiesen wird[1].

Diesen Städten gegenüber tritt Heiligenbeil sehr zurück. Die Siedlung besitzt einen kleinen, erst am Ende des vergangenen Jahrhunderts ausgebauten Hafen in dem östlich vom Bahnauflüßchen gelegenen Orte Rosenberg. Durch diesen befriedigt sie die Bedürfnisse der nächsten Umgebung und zieht auch einigen Vorteil aus ihrer Lage an der Ostbahn.

Auch für den Verkehr auf dem Kurischen Haff haben wir drei Zentren: Labiau, Tilsit und Memel. Labiaus Bedeutung ist seit der Erbauung des Großen Friedrichsgraben dahin, da seitdem die Fahrt durch das stürmische Haff zur Memel überflüssig geworden ist und die Schiffe infolgedessen keine Liegezeit mehr hier nötig haben.

[1] Braun a. a. O. 167 f.

Tilsit ist der Mittelpunkt des Holzhandels, der sich hier teilt und entweder nach Norden über Memel weitergeht oder nach Süden Königsberg aufsucht.

Der beherrschende Platz ist schon durch seine Lage an der Mündung des Haffes in die See Memel. Aber der Binnenverkehr auf dem Kurischen Haff ist wegen des morastigen Festlandsufer und der damit zusammenhängenden dünnen Bevölkerung wenig umfangreich, so daß es eigentlich nur als Durchgangsstraße nach den Exporthäfen Memel und Königsberg in Betracht kommt.

Die übrigen Städte haben weniger große Beziehungen zum Wasser. Schmelz und Neufahrwasser sind nur Vorstädte Memels und Danzigs. Frauenburg und Fischhausen kommen nur noch durch Fischerei mit dem Haff in Berührung. Die erstere hat außerdem noch als geistiger Mittelpunkt der katholisch gebliebenen Ermländer einige Bedeutung, während der ehemalige Bischofssitz Fischhausen diese wegen der Protestantisierung Preußens hat aufgeben müssen. Es ist jetzt der Marktort seiner näheren Umgebung, der als Eisenbahnknotenpunkt der wichtigsten Samlandbahnen einige Belebung erfährt. Brandenburg und Braunsberg sind kleine Mündungsstädte der unbedeutenden Küstenflüsse und zugleich auch Brückenstädte. Tolkemit verwertet ein Produkt der Ufergehänge und hat als Töpferstadt lokale Bedeutung.

Von besonderer Wichtigkeit sind Neustadt und Tiegenhof als die Fischversandorte ihrer weiteren Umgebung, und da sie gleichzeitig die am weitesten in das Binnenland vorgerückten Siedlungen dieses Küstenstriches sind, auf die sich ein Einfluß des Meeres nachweisen läßt, auch Grenzmarken der Küstenzone. Zoppot schließlich hat erst jüngst infolge seiner Einwohnerzahl das Recht der städtischen Verwaltung erhalten und soll als ehemaliges Dorf weiter unten behandelt werden.

C. Die Dörfer.

Die zahlreichen Küstendörfer unseres Gebietes lassen sich zweckmäßig wieder in einige gesonderte Gruppen einreihen, je nachdem ihre Abhängigkeit vom Meere sich in ihren

Erwerbszweigen kennzeichnet. Nach diesem Einteilungsgrund erhalten wir folgende Gruppen:

I. Fischerdörfer.
II. Seebadeorte.
III. Bernsteinsiedlungen.
IV. Dörfer mit sonstigen vom Meere abhängenden Erwerbszweigen.

I. Fischerdörfer.

Am zahlreichsten und auch volkswirtschaftlich am wichtigsten sind die Fischerdörfer. Sie namentlich aufzuzählen, erübrigt sich, da die in die übrigen Kategorien fallenden erwähnt werden sollen, und der Rest dann eben dieser Gruppe zukommt. Reine Fischerdörfer finden wir ausschließlich auf den Nehrungen, sonst sind nur die Stellen besiedelt, die, wie wir sahen, zugleich auch die Möglichkeit zum Betriebe von etwas Ackerbau bieten, um nicht gezwungen zu sein, von dem kärglichen Verdienst auch noch die notwendigsten Lebensmittel einkaufen zu müssen.

Welch hohe wirtschaftliche Bedeutung der Fischerei zukommt, verdeutlichen folgende Zahlen.

Im Jahre 1905 belief sich das Fangergebnis der See- und Küstenfischerei von Hela bis zur russischen Grenze auf 2 593 000 M.

Diese verteilen sich auf folgende Gebiete:

Hela	437 625 M
Putziger Wiek	147 875 „
Weichselmündungen . . .	393 178 „
Weichselfischerei	1 041 473 „
Ostsee (Frische Nehrung) .	267 330 „
Ostsee (Kurische Nehrung)	305 525 „
Summa:	2 593 006 M

Dazu kommt noch das Fangergebnis des Frischen und Kurischen Haffes mit 576 500 M resp. 913 128 M, so daß sich der gesamte Ertrag der Fischerei in unserem Gebiete auf 4 082 634 M im Jahre 1905 belief[1].

[1] Vgl. Mitteilungen des deutschen Seefischereivereins XXII. Berichte des Fischereivereins für die Provinz Ostpreußen 1906.

Diese Bezirke fallen zum Teil gleichzeitig mit besonderen Fischgebieten zusammen, die auf einzelne Siedlungen einen nicht unerheblichen Einfluß ausgeübt haben.

Die offene See ist natürlich ein solches Fischgebiet. Ihre Ergiebigkeit könnte noch bei weitem gesteigert werden, wenn die Fischer sich mehr der Hochseefischerei zuwenden würden. Aber außer dem notwendigen größeren Anlage- und Betriebskapital fehlt es vor allem an Häfen. Von Pillau bis Memel war bis vor wenigen Jahren kein einziger Hafen. Jetzt ist wenigstens in Neu-Kuhren ein Fischereihafen angelegt. Ebenso stand es mit der Westküste. Hier hat die Anlage eines Hafens bei Hela einen ungeahnten Aufschwung der Hochseefischerei hervorgerufen. So fischten 1890 in der Danziger Bucht acht preußische Hochseebote, 1893 aber nach Fertigstellung des Hafens 103.

Ist die offene See nur allgemein ein besonderes Fischgebiet, das, abgesehen von den oben erwähnten Fischereihäfen, keinen merklichen Einfluß auf irgendeine Siedlung ausgeübt hat, so liegen bei dem Putziger Wiek die Verhältnisse anders. Überall werden zunächst in ihm der Sprott (Clupea sprattus), Barsch (Perca fluviatilis) und Aal (Anguilla vulgaris) gefangen. Besondere Wichtigkeit aber hat der Schnepel (Coregonus lavaretus) für Kußfeld und Heisternest, in deren Umgebung sich dieser Fisch besonders aufhält, gewonnen. Zeitweise stellte sich dieser so zahlreich ein, daß die Fischer nur ihren eigenen Bedarf deckten, da der Absatz nach Danzig wegen der unzureichenden Verkehrsmittel nicht lohnend war. Erst in letzter Zeit ist hier Wandel geschaffen. Fischräuchereien und Anchovisfabriken konservieren jetzt die Fische. Der Schnepel, der an Ort und Stelle wenig geschätzt wird, ist für den Russen ein Leckerbissen und wird jetzt von Kußfeld aus in geräuchertem Zustande weithin versandt. Damit hat sich zugleich eine einträgliche Hausindustrie eingestellt, die durch Herstellung der Kisten, Körbe usw. die immer mehr durch mechanische Netzfabriken unlohnender gewordene Netzstrickerei verdrängt hat. Auf diese Weise haben durch die geographische Verbreitung dieses Fisches und seine Verwertung gerade diese Siedlungen in neuerer Zeit einen wirtschaftlichen Aufschwung genommen.

Für die Siedlungen an den Weichselmündungen und an den beiden Tiefs ist besonders der Neunaugenfang (Petromyzon fluviatilis) wichtig. Schon in einem Erlaß des Hochmeisters Michael Küchmeister vom Jahre 1416 wird das Neunauge als Ausfuhrartikel erwähnt. Der Fang findet vorzugsweise am Anfang des Herbstes statt, da dann die Tiere in die Flüsse hinaufwandern. Bei dieser Wanderung wird der Fisch in großen Säcken (Wenter) oder in Reusen gefangen[1].

Ausschließlich wird an den Weichselmündungen heute noch der Stör (Accipenser sturio) gefischt, der im Verein mit dem Lachs ein gewichtiger Faktor im wirtschaftlichen Leben Neufährs ist. Der Stör kam früher an unserer ganzen Küste vor. Sein Fang wurde während des ganzen XVII. Jahrhunderts besonders bei Memel, Pillau und Danzig gegen hohe Pachtsummen an Engländer verpachtet. Häufig wird besonders eine Störbude in Altpillau erwähnt, von der aus der Kaviar nach Frankreich, England, Litauen und Rußland ausgeführt wurde. Die Gerechtsame wurde bei Pillau bis zum Jahre 1781 regelmäßig verpachtet. Daß der Fang sehr ergiebig gewesen sein muß, beweist die hohe Pachtsumme, die sich bis auf 1000 Taler belaufen hat. In neuerer Zeit ist sein Fang ebenso wie der des Lachses bedeutend zurückgegangen und, wie gesagt, nur noch bei Neufähr einigermaßen ergiebig.

Die Haffe haben direkt durch den Fischfang wohl keinen bemerkenswerten Einfluß auf eine Siedlung genommen. Es sind eben alles kleine Fischerdörfer, die nebenbei noch Ackerbau treiben. Wohl aber verdanken ihnen als Fischversandstationen Rosenberg am Frischen und Schaaksvitte am Kurischen Haff eine verhältnismäßig große Entwicklung. Als Fischgebiet ist lediglich das Frische Haff anzusprechen, da der Aalfang in ihm 52,74 % des Jahreswertes des gesamten Fanges ausmachte. Diesem folgten dann in weitem Abstande: Zander (Lucioperca sandra) 10,27 %, Bressen (Abramis brama) 8,22 %, Kaulbarsch (Acerina cernua) 5,94 %, Barsch (Perca fluviatilis) 3,02 %.

Ganz anders verhält es sich mit dem Kurischen Haff, wo ein solches Vorwiegen eines Fisches fehlt. Hier stellt sich der

[1] Benecke, Fische, Fischerei und Fischzucht in Ost- und Westpreußen.

Jahreswert der am meisten gefangenen Fische folgendermaßen dar: Stint (Osmerus eperlanus) 19,68%, Bressen (Abramis brama) 17,25%, Aal (Anguilla vulgaris) 14,83%, Kaulbarsch (Acerina cernua) 9%, Barsch (Perca fluviatilis) 8,76%[1].

Die übrigen Dörfer, deren teilweiser Erwerb eben auf dem Fischfang beruht, sind allerdings von diesen abhängig, aber nur soweit als ihre Größe ihrem Anteil am Fischfang proportional ist. Sie haben sich daher dort am meisten entwickelt, wo ihre Lage, die wir oben charakterisiert haben, die Ausübung dieses Gewerbes am stärksten begünstigte, zumal wenn sich zu ihr noch eine intensive Ausnutzungsmöglichkeit des Bodens durch Ackerbau gesellte. Gerade dieser Umstand ist wichtig; denn wo er gänzlich ausscheidet, wie bei den Nehrungsdörfern, haben sich auch keine größeren Siedlungen entwickeln können. Durch den Fischfang läßt sich also wohl die Existenz der Siedlungen erklären, wo aber eine größere Entwicklung vorliegt, beruht diese auf anderen geographischen Tatsachen, besonders auf dem Ackerbau, der Eigenschaft als Seebad oder auf dem Vorkommen einer besonderen Fischart wie bei Kußfeld und Heisternest.

Hat so der Fischfang auf den Haffen keinen merkbaren direkten Einfluß auf die größere Entwicklung einer bestimmten Siedlung genommen, so bildet eine Ausnahme hiervon das Pillauer Tief, das durch seine ungeheuren Stichlingsschwärme (Gasterosteus aculeatus) ganz entschieden Einfluß auf die Entwicklung von Pillau, Kamstigall und Neutief nimmt. Dieser Fisch hat durch seinen Fettreichtum hier zu dem Entstehen einer eigenen Industrie, nämlich der Trangewinnung und Fischfuttermehlfabrikation, Veranlassung gegeben[2].

Fassen wir die Ergebnisse dieses Kapitels nun zusammen, so zeigt sich: Allein auf den Fischfang begründet sind die Siedlungen der Nehrungen. Bei der großen Mehrzahl der übrigen ist er im Verein mit dem Ackerbau ein wichtiger Erwerbszweig und damit die allgemeine Grundlage für ihre wirtschaftliche Entwicklung. Deutliche Einwirkungen hat er nur bei einigen Siedlungen genommen.

[1] Mitteilungen des deutschen Seefischereivereins XXII.

[2] Vgl. hierüber Ber. des ostpr. Fischereivereins 1892/93.

Betrachten wir zum Schluß noch die rechtlichen Verhältnisse. Die Fischerei in der See ist unter gewissen Voraussetzungen frei, in den Haffen dagegen ein Regal des Staates, allerdings mit einigen Einschränkungen, die sich im Laufe der Zeit entwickelt haben. So ist die Fischerei frei für die realberechtigten Fischer, d. h. für Fischer, die ein landesherrliches Privileg nachweisen konnten und ihre Berechtigung durch Erbverschreibung auf ihre Besitzungen eingetragen haben. Allerdings ist jetzt diese Realberechtigung häufig viel ausgedehnter, als sie früher bestanden hat, da die Fischer sie willkürlich auf Gezeuge ausgedehnt haben, die ihnen gar nicht verliehen waren. Durch Verjährung ist dann der jetzige Rechtszustand entstanden. Diese Berechtigung ist besonders wichtig, weil sie auch häufig Güter besitzen, die dann ein Kriterium für die Ausdehnung der Küstenzone abgeben. Solche Güter sind z. B. Rippen, Kalgen, Metgethen, Margen und Prökuls. Außer diesen Realberechtigten gibt es noch die sog. Pachtzinsfischer, die die Erlaubnis zur Ausübung ihres Gewerbes jährlich gegen die Entrichtung der tarifmäßigen Pacht von der Regierung einholen, und zwar muß für jedes einzelne Gezeug eine bestimmte Summe gezahlt werden.

II. Die Seebadeorte.

Es ist natürlich, daß auf einer so weiten und vielfach landschaftlich reizvollen Küstenstrecke, wie sie unser Gebiet umfaßt, sich zahlreiche Seebadeorte entwickelt haben, die sich durchweg infolge des mehr oder weniger starken Fremdenstromes vor den Fischerdörfern durch eine günstigere wirtschaftliche Lage auszeichnen. Seebäder sind in unserem Gebiete folgende Siedlungen: Zoppot, Glettkau, Brösen, Westerplatte, Heubude, Kahlberg, Neuhäuser, Groß-, Klein-, Neu-Kuhren, Warnicken, Rauschen, Kranz, Nidden, Schwarzort und Försterei. Bei ihrer Entwicklung lassen sich verschiedene Bedingungen, die sich zum Teil summieren, feststellen. Der erste dieser Faktoren ist die möglichst bequeme Zugänglichkeit von einer in der Nähe liegenden größeren Stadt. Ihr verdanken vor allem die Bäder bei Danzig ihre Entstehung und ihren größeren Aufschwung, ebenso

Kranz, das durch die Eisenbahnverbindung mit Königsberg ein vielbesuchter Ausflugsort geworden ist, und schließlich auch das ganz von Memel abhängige Försterei.

Ferner spielt die landschaftliche Lage eine große Rolle. Hierdurch zeichnet sich besonders Zoppot aus, dessen Umgebung man nicht mit Unrecht die „deutsche Riviera" genannt hat, weiter das ganze Samland mit seiner romantischen Steilküste und endlich auch die Nehrungsdörfer Kahlberg und Schwarzort, die selbst im schönsten Kiefernhochwald gelegen, in dem eigenartigen Reiz der schaurig-öden und doch so wunderbaren Nehrungen einen Hauptanziehungspunkt besitzen.

Schließlich ist auch noch der verschieden starke Wellenschlag ein ausschlaggebender Faktor. Hierin liegt neben der günstigen Verkehrsmöglichkeit die Hauptbedingung für die Entwicklung von Kranz, das gerade im Mittelpunkt der weiten von Samland und Nehrung gebildeten Bucht gelegen, hierdurch den stärksten Wellenschlag und durch die Sandanschwemmungen der Küstenströmung außerdem noch einen ausgezeichneten Badestrand besitzt.

Einer Tatsache müssen wir hier noch gedenken, die für unsere Seebäder, wenigstens an der Samlandküste, von großer Bedeutung geworden ist. Das ist die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen am Strand im Jahre 1837. Bis zu diesem Jahre hat der Bernstein als ein wahres Danaergeschenk der See auf der Samlandküste gelastet und die Entwicklung der Strandsiedlungen mehr gehindert als gefördert; denn da das Bernsteinlesen ein Regal des Staates war, suchte dieser auf alle mögliche Weise den Ertrag möglichst hoch zu gestalten. Zu diesem Zwecke wurde auch der ungehinderte Verkehr von Fremden am Strande verboten, um so Veruntreuungen des kostbaren Harzes vorzubeugen. 1837 wurde nun diese Beschränkung aufgehoben und damit überhaupt erst die Möglichkeit zur Einrichtung von Seebädern am Samlandstrande gegeben. Von den übrigen ist Zoppot das älteste und Nidden das jüngste, das erst seit einigen Jahren hierdurch seine wirtschaftliche Lage aufzubessern sucht.

III. Die Bernsteinsiedlungen.[1]

Der Fundort des Bernsteins ist fast ausschließlich der Nord- und besonders der Westrand des Samlandes; denn mit einer einzigen Ausnahme, nämlich dem Grunde des Kurischen Haffes bei Schwarzort, wo der Bernstein bis 1892 in größeren Mengen durch Baggern gewonnen wurde, ist die Ausbeute am übrigen Strande der Ostsee von Danzig bis Pillau und von Kranz bis Memel kaum nennenswert. Demzufolge wird sich sein Einfluß auf die Entwicklung der Siedlungen auch besonders an der westlichen Samlandküste bemerkbar machen. Und in der Tat sind hier zwei Siedlungen lediglich durch den Bernstein zu ihrer jetzigen Bedeutung gekommen, nämlich Palmnicken und Kraxtepellen. Auf diese beiden Dörfer ist ein ganz außerordentlicher positiver Einfluß des Bernsteins nachweisbar; weit größer aber ist sein negativer auf die übrigen Siedlungen des Samlandstrandes bis zum Anfang des vorigen Jahrhunderts gewesen, wie sich an der Haud der geschichtlichen Tatsachen zeigen läßt.

Sofort nach der Eroberung des Samlandes erklärte der Orden das Recht des Bernsteinsammelns zu seinem Regal, zugleich nahm er auch das alleinige Kaufrecht als Monopol für sich in Anspruch. Die Verwaltungsmethode, wie er sie ausbildete, ist dann jahrhundertelang zum Schaden der wirtschaftlichen Entwicklung des Gebietes beibehalten worden.

Die Strandbewohner wurden verpflichtet, den Bernstein für einen sehr geringen Lohn zu sammeln und an die Bernsteinherren in Lochstedt abzuliefern. Barbarische Strafen bedrohten die geringste Unterschlagung, „und mancher arme Schelm, den das kostbare Harz verlockt hatte, büßte sein Vergehen am Galgen, der hoch auf dem Ufer bereit stand".

Unter solchen Umständen war natürlich die wirtschaftliche Lage der Bewohner eine äußerst gedrückte, zumal sie durch die Verpflichtung zum Bernsteinlesen in der Ausübung ihres Berufes als Fischer und Ackerbauer aufs schwerste gehindert wurden. Dazu kam, daß alle herumziehenden Gewerbetreibenden den Seestrand und die nächstgelegenen Siedlungen meiden mußten.

[1] Vgl. besonders Tesdorpf, Gewinnung, Verarbeitung und Handel des Bernsteins in Preußen. Jena 1887.

In diesen trostlosen Zuständen trat erst im Jahre 1837 eine radikale Änderung ein, als der Staat sich entschloß, den Strandbewohnern selbst die Ausnutzung des Regales durch Verpachtung zu überlassen. Dadurch fielen vor allem die jede Entwicklung der Siedlungen hindernden Verkehrsbeschränkungen fort. Der Wohlstand der Küstenbewohner hob sich sofort, da die lästige Verpflichtung zum Sammeln hierdurch aufgehoben wurde, vor allem aber jetzt die Gründung von Seebädern ermöglicht wurde.

Einen ungeahnten Aufschwung nahm der Bernsteinertrag, als der Firma Stantien & Becker Gewinnungsarten wie Baggern, Tauchen und bergmännischer Betrieb überlassen wurden.

Zunächst unternahm die Firma die Bernsteinbaggerei im Kurischen Haff bei Schwarzort, wo durch Zufall das Vorkommen des Bernsteins entdeckt war. Die Pacht hierfür brachte dem Staate seit 1883 jährlich 200000 M ein, während der Ertrag von 1874 bis 1882 noch größer war. Freilich verringerte sich die Ergiebigkeit allmählich, und am 1. November 1892 wurde der Betrieb an dieser Stelle endgültig eingestellt.

Als am bei weitem ergiebigsten hat sich der bergmännische Abbau der Schicht der blauen Erde, dem eigentlichen Sitze des Bernsteins, erwiesen. Hierdurch ist der Ertrag in ungeahnter Weise gestiegen.

Er betrug:

von 1820 bis 1865	jährlich	35000	M
1870	„	198000	„
1875	„	288000	„
1880	„	555000	„

und seitdem jährlich ca. 750000 M[1].

Hat uns diese historische Übersicht gezeigt, daß der Bernstein auf die Entwicklung der Strandsiedlungen in ihrer Gesamt-

[1] Tesdorpf a. a. O. Beilage 15.

Tesdorpf gibt den Ertrag des Jahres 1877 mit 770000 M an. Dabei sind aber irrtümlich die Summen für den 1. Januar bis 31. März 1877 und 1. April 1877 bis 31. März 1878 addiert. Zieht man von dieser Summe den Durchschnittsertrag von drei Monaten ab, so erhält man als Ergebnis für 1877 616985 M, eine Summe, hinter der allerdings die folgenden Jahre etwas zurückbleiben, die aber keineswegs das Maximum darstellt.

heit bis 1837 einen retardierenden Einfluß ausgeübt hat, so hat er doch in neuerer Zeit auch außerordentlich fördernd gewirkt, allerdings nur auf wenige Siedlungen. Die Bernsteinbaggerei bei Schwarzort ist ohne wesentlichen Einfluß auf diesen Ort gewesen. Anders verhält es sich mit dem Bergwerk in Palmnicken. Dieses hat direkt und indirekt für diese Siedlung und das benachbarte Kraxtepellen eine hervorragende Bedeutung angenommen, einmal durch die dadurch bedingte größere Menschenanhäufung und dann durch die infolge dieser Anlagen gebaute Bahn von Fischhausen aus mit den hierdurch entstehenden Vorteilen.

IV. Siedlungen mit sonstigen vom Meere abhängenden Erwerbszweigen.

Neben dem Bernstein gibt es noch ein Produkt der Küste, das für einige Siedlungen zugleich Entstehungs- und Entwicklungsbedingung ist. Es ist dies der Ton, der in den Uferhöhen von Steinort bis Tolkemit vorkommt. Er hat zur Anlage von zahlreichen Ziegeleien in diesem Gebiete geführt. Abhängig vom Wasser sind diese Industrieunternehmungen insofern, als sie zur Beförderung ihrer Erzeugnisse den Wasserweg wählen müssen, um die Konkurrenz aushalten zu können. Die bedeutendsten dieser Siedlungen sind die Töpferstadt Tolkemit und Cadinen, dessen Ziegelei bei weitem alle übrigen überflügelt hat, da hier ein größeres Kapital die Anschaffung von modernen Maschinerien ermöglicht hat, und dadurch bei gesteigerter Produktionsmöglichkeit die Herstellungskosten doch wesentlich verringert sind.

D. Die Einzelsiedlungen.

In dieses Kapital gehören vor allem die zahlreichen Güter, daneben auch noch einzelne Förstereien usw., die wir aber in unserer Untersuchung unberücksichtigt lassen können, ebenso auch zum Teil die Güter, da ein Einfluß des Wassers auf sie nicht zu erkennen ist. Es sind dies die an der offenen See befindlichen. Hiernach bleiben uns nur noch die Haffküsten übrig.

Diese sind deshalb wichtig, weil sie, obwohl teilweise weit im Inneren gelegen, doch fischereiberechtigt sind. Folgende Güter kommen hierbei in Betracht: Pohren, Mückühnen, Weßlienen, Rippen, Pokarben, Waldburg, Maulen, Heide-Wundlacken, Neukrug, Kalgen, Anker, Holstein, Metgethen, Margen, Bledau, Willmanns, Feilenhof und Prökuls. Außer der Fischereiberechtigung hat aber das Wasser keinen maßgebenden Einfluß auf diese Siedlungen ausgeübt.

Schluß.

Fassen wir nun zum Schluß noch einmal die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchungen zusammen, so zeigt sich:

I. Die Ursachen für den wechselnden Verlauf der Küstenzone, wie er uns im Laufe der Arbeit begegnet ist, sind folgende: Eine größere Ausbuchtung findet vor allem regelmäßig an den Flußmündungen statt; denn diese ermöglichen immer einen, wenn auch zum Teil nur äußerst beschränkten Wasserverkehr. Ebenso erweitern die Eisenbahnen die Küstenzone, wie Neustadt und Tiegenhof beweisen. Willkürlich ist der Einfluß des Wassers bei den teilweise recht weit im Inlande liegenden fischereiberechtigten Gütern ausgedehnt worden. Eingeschränkt wird er dagegen häufig durch die Ungunst der Küstenformation wie durch die Steilküste des Samlandes und der westpreußischen Kämpen oder durch ausgedehnte Sumpfstrecken an den Ufern der Haffe.

II. Bei der Anlage von Burgen sind vor allem militärische Gründe maßgebend gewesen. Wo diese aber den Kern einer größeren Siedlung ausmachen, beruht dies auf geographischen Umständen, die auch ohne Burganlage über kurz oder lang die Entstehung und Entwicklung von Siedlungen hervorgerufen hätten. Solche geographischen Bedingungen sind in unserem Gebiete:

1. Die Lage an der Mündung von Flüssen in Verbindung mit der Stellung als Brückenorte, da sich an diesen Punkten zwei Verkehrsrichtungen schneiden, die unbedingt eine Siedlung hervorgerufen hätten: Danzig, Elbing, Braunsberg, Königsberg, Tilsit u. a. m.

2. Die Lage am Rande von Höhenzügen, wo der Übergang des Verkehrs von der Höhe zur Ebene erfolgt: Großendorf, Putzig, Brandenburg, Prökuls.

3. Ferner sind auf moorigem oder Überschwemmungen ausgesetztem Boden die gegebenen Siedlungsplätze niedrige natürliche Erhebungen des Geländes, da nur hier die Grundlage für eine Siedlung, ein trockener und gesunder Wohnplatz, gegeben ist: Kobbelkamp, Laschke, Grenzdorf A und B und zahlreiche Siedlungen an der Küste des Kurischen Haffes.

4. Auch die Siedlungen auf weit vorspringenden Haken oder in den innersten Winkeln von Buchten wie Hela, Peyse, Kamstigall, Fischhausen und Wogram sind auf geographische Umstände zurückzuführen, da beide Lagen für die Ausübung der Fischerei am günstigsten sind.

5. Ebenso zeigen die Siedlungen an der Steilküste des Samlandes eine deutliche Abhängigkeit von der Bodengestalt, da mit Vorliebe solche Stellen besiedelt sind, die durch Bachtäler den Zugang zur See möglichst leicht machen: Nodems, Sorgenau, Kraxtepellen, Groß-Dirschkeim, Neu-Kuhren u. a. m.

6. Schließlich sind die Eingänge zu den Haffen geographisch ausgezeichnete Siedlungsstätten. Beide sind daher auch durch Meerengenstädte, Pillau und Memel, besetzt.

III. Auch die Besiedlungsfolge des Gebietes ist, abgesehen von historischen Bedingungen, geographischen Umständen unterworfen. Als solche kommen in unserem Gebiet in Betracht:

1. Die Zugänglichkeit des Geländes.
2. Die Fruchtbarkeit des Bodens.
3. Die Nähe von größeren Siedlungen.

IV. Bei der Entwicklung der Siedlungen spielen geographische Bedingungen eine hervorragende Rolle. Einen dauernden Einfluß historischer Tatsachen zeigt am auffallendsten die Entwicklung Memels, dessen geringer Aufschwung trotz der günstigen geographischen Lage hauptsächlich hierauf zurückzuführen ist. Von geographischen Bedingungen für das Aufblühen der Siedlungen kommen in unserem Gebiete besonders in Betracht:

1. Die Küstenlage der Siedlungen. Hier ist Danzig am meisten begünstigt, da es unmittelbar an der offenen See an der Mündung des größten Stromes liegt. Wichtig ist ferner die Lage in den Winkeln von Meerbusen, weil hier der Seeverkehr am weitesten in das Land eindringen kann. Dies ist bei Elbing, Königsberg und Labiau zu berücksichtigen. Weiterhin ist von

Bedeutung die Entfernung bis zur offenen See und die Güte der Zugangsstraße, mit deren Verbesserung oder Verschlechterung die Entwicklung der Siedlungen gestiegen oder gefallen ist. Beweis hierfür ist die Entwicklung von Elbing, Braunsberg und Königsberg.

2. Die Verkehrsmöglichkeit nach dem Lande. Hier waren ursprünglich die Flüsse von besonderer Bedeutung, wie die frühe Entwicklung von Danzig und Elbing zeigt. Später haben die Eisenbahnen dem Verkehre zum Teil andere Bahnen gewiesen. Dies bedingte das Aufblühen von Königsberg, Tilsit, Neustadt und Tiegenhof und das Zurückgehen Memels und Braunsbergs.

V. Schließlich ist noch durch das Vorkommen einzelner geographischer Momente ein Einfluß auf verschiedene Siedlungen bemerkbar, so durch Auftreten einer Fischart auf die Entwicklung von Kußfeld, Heisternest, Pillau, Kamstigall und Neutief, durch das Vorkommen von Ton auf Siedlungen an der Südküste des Frischen Haffes, und zuletzt hat auch der Bernstein auf die Samlandküste eine bedeutende hindernde wie auch fördernde Wirkung ausgeübt.

Lebenslauf.

Ich, Werner Nolting, evangelischer Konfession, wurde am 3. Juli 1884 zu Hannover geboren. Ich besuchte zunächst das Kaiser-Wilhelm-Gymnasium in Hannover und dann das König-Wilhelm-Gymnasium zu Höxter, das ich Ostern 1905 mit dem Zeugnis der Reife verließ. Ich studierte an den Universitäten Göttingen, Königsberg und vom Sommersemester 1907 ab in Rostock. Am 28. Juli 1908 bestand ich das Tentamen rigorosum.

Vorlesungen hörte ich bei den Herren Professoren Dr. Baumann, Baumgart, Brandi, Busolt, Erhardt, Golther, Hahn, Heyne (†), Krauske, Lehmann, Meißner, Peipers, Rachfahl, Rühl, Schröder, Stein, Ule, Walther und Wentscher.

Allen meinen Lehrern sage ich an dieser Stelle meinen verbindlichsten Dank, im besonderen Herrn Professor Dr. Ule, der mich zu dieser Arbeit anregte und im Verlaufe derselben vielfach unterstützte, und Herrn Geh. Reg.-Rat Professor Dr. Hahn, dessen Ratschläge mir ebenfalls von großem Nutzen waren.